

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 07.03.2005
COM(2005) 76 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT**

**Europees groei-initiatief
Concept voor een EU-leninggarantie-instrument voor TEN-vervoersprojecten**

{SEC(2005) 323}

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

**Europees groei-initiatief
Concept voor een EU-leninggarantie-instrument voor TEN-vervoersprojecten**

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting.....	3
2.	Herzien voorstel voor een garantie-instrument	4
2.1.	Het EU-garantie-instrument	4
2.2.	Belangrijkste doelstellingen	6
2.3.	Belangrijkste voordelen	6
2.4.	Welke projecten komen in aanmerking?.....	7
2.5.	Risicodeling.....	7
2.6.	Rechtsgrond.....	7
2.7.	Kosten van de garantie voor de Gemeenschap	8
2.8.	Voorzieningen en tarieven	8
2.9.	Gevolgen voor de Gemeenschapsbegroting en instelling van een liquiditeitsfonds....	9
2.10.	Beheer	10
3.	Slotopmerkingen	11

1. SAMENVATTING

Gevolg gevend aan het verzoek van de Europese Raad van december 2003 hebben de diensten van de Commissie in samenwerking met de Europese Investeringsbank (EIB) een marktonderzoek verricht naar de haalbaarheid van een leninggarantie-instrument voor vervoersprojecten. De resultaten van dit marktonderzoek zijn weergegeven in mededeling COM(2005) 75 definitief van de Commissie.

Na raadpleging van een aantal deskundigen uit de hele Europese Unie zijn technische wijzigingen aangebracht in de oorspronkelijke concepten van de Commissie, die waren uiteengezet in de mededeling van 11 november 2003¹ over het groei-initiatief.

Het garantie-instrument heeft tot doel door het verlenen van kredietbijstand de hefboomwerking van een beperkte hoeveelheid overheidsmiddelen te vergroten om investeringen van de privé-sector in prioritaire TEN-vervoersprojecten te stimuleren.

Het instrument zal nuttige steun verlenen voor specifieke soorten PPP's en voor een bepaalde periode van de projectcyclus. Het zal zodoende het gamma van TEN-financieringsinstrumenten uitbreiden. Het garantie-instrument zal slechts zijn volledige uitwerking hebben als de voorgestelde totale TEN-begroting van 20 miljard euro wordt goedgekeurd. Dat zal voor de investeerders het signaal zijn dat de voltooiing van de netwerken realistisch is. Het garantie-instrument zal bijgevolg een aanvulling vormen op de Europese subsidiefinanciering, maar deze niet vervangen.

Volgens het nieuwe concept van het instrument verleent de EU leninggaranties om het inkomstenrisico tijdens de eerste jaren van het project te beperken. De garantie dient meer in het bijzonder ter dekking van een liquiditeitsbuffer of kredietlijn waarvan uitsluitend gebruik wordt gemaakt wanneer de door het project gegenereerde kasstroom niet volstaat om de schuldendienstverplichtingen voor de niet-achtergestelde leningen na te komen. Deze kredietlijnen vertegenwoordigen om en bij de 10% van de totale niet-achtergestelde schuld (in bepaalde riskantere gevallen tot 20%) en hebben gewoonlijk een looptijd van niet langer dan 5 jaar. Om voor de EU-leninggarantie in aanmerking te komen, moeten de projecten een vergelijkbaar percentage aan financiële steun van de lidstaten of van andere nationale autoriteiten ontvangen in een vorm die rekening houdt met de diversiteit van de beschikbare instrumenten en die aan de nationale verschillen is aangepast.

Overeenkomstig het oorspronkelijke voorstel wordt het tarief van de garantie zodanig bepaald dat het risico en de beheerskosten voor het instrument gedekt zijn.

Indien op de garantie een beroep wordt gedaan, ontstaat een financiële vordering ten gunste van de Commissie. Deze vordering is achtergesteld bij de niet-achtergestelde schuld, maar gaat voor op het eigen vermogen. Deze mezzanineschuld moet door de kredietnemer aan de Commissie worden terugbetaald als en wanneer de projectinkomsten dat toelaten.

Het instrument zal in het kader van de nieuwe financiële vooruitzichten worden gefinancierd onder het begrotingsonderdeel voor trans-Europese vervoersnetwerken voor de periode 2007-

¹ COM(2003) 690 van 11 november 2003.

2013. Deze maatregel is reeds opgenomen in het financieel kader van de voorgestelde verordening inzake de financiering van TEN-vervoersprojecten². In haar risicobeoordeling, die is gebaseerd op een model dat gepubliceerde gegevens van ratingbureaus aanwendt, suggereert de Commissie dat met een begrotingstoewijzing van 1 miljard euro een garantie kan worden verleend voor 20 miljard euro aan niet-achtergestelde leningen, in de veronderstelling dat het gaat om transacties die als "nagenoeg investeringswaardig" (*near investment grade*) zijn aangemerkt. De voorzieningsregeling en het liquiditeitsfonds zouden het risico van een rechtstreeks beroep op de Gemeenschapsbegroting hoe dan ook verwaarloosbaar laag houden.

De Commissie is van plan een internationale financiële instelling te selecteren voor het beheer van het instrument en is van mening dat de EIB-groep een passende kandidaat-beheerder is.

De conclusies van dit document vormen de basis voor de instelling van een EU-leninggarantie-instrument voor TEN-vervoersprojecten in het kader van het voorstel van de Commissie voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad³ (de nieuwe verordening inzake de financiering van TEN-vervoersprojecten). Aangezien deze regeling pas in 2007 van kracht wordt, wil de Commissie in 2005 samen met de EIB uitvoeringsmaatregelen opstellen en vervolgens projecten beginnen te selecteren en te beoordelen die met ingang van 2007 in de portefeuille zullen worden opgenomen.

Deze mededeling moet de basis leggen voor verdere besprekingen, in het bijzonder met de nationale autoriteiten, over de tenuitvoerlegging en het beheer van het garantie-instrument en de mogelijkheden voor de lidstaten om vergelijkbare steun te verlenen.

Dit verslag is onderverdeeld in 3 hoofdstukken. Na de samenvatting worden in hoofdstuk 2 het voorgestelde concept van het EU-garantie-instrument, de financierings- en voorzieningsbehoeften, alsook de beheersvereisten gepresenteerd. Hoofdstuk 3 bevat een aantal slotopmerkingen ter afsluiting van het verslag. Deze mededeling gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie (SEC(2005) 323).

2. HERZIEN VOORSTEL VOOR EEN GARANTIE-INSTRUMENT

Hierna wordt een beschrijving gegeven van het herziene concept van het leninggarantie-instrument. Met het oog op een beter begrip bevat het werkdocument van de diensten van de Commissie (SEC(2005) 323) een algemeen overzicht van de kredietlijnen en gedetailleerdere informatie over de indicatieve hoofdkenmerken van het instrument.

2.1. Het EU-garantie-instrument

Volgens het nieuwe concept verleent de Gemeenschap voor een kredietlijn ten behoeve van een project van het PPP-type een garantie tot een van tevoren vastgestelde limiet, en mogelijk tot een nominale limiet. De garantie dekt onverwachte niet-nakomingen van de schuldendienstverplichtingen als gevolg van specifieke risico's, zoals met name risico's wat de

² COM(2004) 475 def. – Financieel memorandum, blz. 41.

³ COM(2004) 475 def. van 14 juli 2004.

verkeersstromen betreft. De garantie kan ook tot beschikbaarheids-/rendementsrisico's worden uitgebreid, op voorwaarde dat deze risico's redelijkerwijs in te schatten zijn. Wat de projecten betreft die pas worden aangevat wanneer de middelen beschikbaar zijn, zou de EU-garantie alleen welbepaalde risico's kunnen dekken die geen verband houden met het beheer van het project en die geen aanleiding geven tot moreel risico voor de concessiehouder/exploitant. Afhankelijk van de kredietwaardigheid van het project zal de kredietlijn om en bij de 10% bedragen van de niet-achtergestelde schuld die op het ogenblik van de voltooiing uitstaat. In bepaalde gevallen kan dat percentage tot 20% oplopen.

De Gemeenschap behoeft het risico niet noodzakelijkerwijze gedurende lange tijd te dragen. De garantie kan eventueel uitsluitend betrekking hebben op de aanloopfase van een project, de zogenoemde eerste exploitatiefase, die niet langer dan 5 jaar duurt.

Projecten die nagenoeg investeringswaardig zijn, komen voor deze garantie in aanmerking. De vereiste kredietwaardigheid en de financiële haalbaarheid van de projecten beperken het aantal gevallen waarin een beroep wordt gedaan op het garantie-instrument. Wanneer van de garantie gebruik wordt gemaakt, ontstaat ten gunste van de Gemeenschap een vordering die met de verstrekte middelen overeenstemt. Teneinde de door de EU bewerkstelligde verbetering van de kredietwaardigheidsbeoordeling te maximaliseren, is de vordering op de kredietnemer in principe achtergesteld bij het vreemd vermogen, maar gaat ze in ieder geval voor op alle vormen van eigen vermogen.

De Gemeenschap hecht net als normale marktinvesteerders belang aan tijdige aflossingen en financiële liquiditeit, maar is een "geduldiger kredietverstrekker" dan de privé-sector. De vordering moet immers pas aan de Gemeenschap worden terugbetaald zodra er inkomsten overblijven nadat de exploitatiekosten van de projecten zijn betaald en de schuldendienstverplichtingen ten aanzien van de verstrekkers van niet-achtergestelde leningen zijn nagekomen. Als dat gerechtvaardigd is, kan het aflossingsschema zodanig worden gestructureerd dat de beschikbare inkomsten tussen de Gemeenschap en de gewone aandeelhouders worden verdeeld (een gedeeltelijke *cash-sweep*). Dankzij deze aanpak van de "geduldige kredietverstrekker" kunnen privé-investeerders hun investeringsdoelstellingen halen, waardoor de sponsors van het project eventueel binnen een aanvaardbare termijn een gunstig financieringspakket rond kunnen krijgen, en in geval van problemen een passende herstructurering kunnen doorvoeren.

Het is van essentieel belang dat het garantie-instrument een werkbare respons is op de behoeften van de marktdeelnemers: het moet met andere woorden een gestandaardiseerd product zijn dat tijdens de eerste fase van de project-, concessie- of financieringsonderhandelingen in aanmerking kan worden genomen. Wanneer het project steunt op inkomsten waarvoor geen lange aanloopfase vereist is en/of het project op stabiele inkomstenbronnen kan terugvallen, is de EU-garantie mogelijk niet vereist.

Tegelijkertijd moet de garantie zo flexibel mogelijk zijn, zodat ze aan de behoeften van de projecten kan worden aangepast, bijvoorbeeld in het geval van een wisseling van concessiehouder of van een schuldherschikking. Het garantie-instrument moet derhalve zodanig zijn geconcipeerd dat rekening kan worden gehouden met de verschillen tussen de diverse landen en de diverse projecten wat de duur van de bouwperiode en van de eerste exploitatiefase betreft, alsook wat de diverse vervoerssectoren betreft (wegvervoer, spoorvervoer, zeevervoer, luchtvervoer, vervoer over binnenwateren, intermodale vervoerscentra).

2.2. Belangrijkste doelstellingen

Het EU-garantie-instrument moet ervoor zorgen dat met een beperkte hoeveelheid overheidsmiddelen een zo groot mogelijk hefboomeffect wordt bewerkstelligd en moet investeringen van privé-kapitaal in vervoersinfrastructuurprojecten stimuleren door kredietbijstand te verlenen voor projecten van Europees belang. De belangrijkste doelstellingen van het instrument zijn:

- de voltooiing van projecten van Europees belang bevorderen en versnellen;
- privé-participatie in en nieuwe financieringsbenaderingen voor die projecten aanmoedigen;
- het gat in de markt voor garanties opvullen;
- een te groot risico voor de Gemeenschapsbegroting vermijden door op marktmechanismen terug te grijpen en met de beschikbaar gestelde begrotingsmiddelen toch een belangrijk hefboomeffect teweegbrengen.

2.3. Belangrijkste voordelen

Kredietlijnverstrekkers proberen zichzelf vaak te beschermen tegen een oneigenlijk gebruik van de kredietlijn, bijvoorbeeld om een duidelijk onvermijdbare insolventie uit te stellen. Daarom nemen ze bepalingen op ter voorkoming van opnemingen in geval van bijvoorbeeld negatieve wijzigingen van betekenis of niet-naleving van de rendementsbedingen. Ratingbureaus vinden dergelijke bepalingen geen goede zaak aangezien ze ertoe kunnen leiden dat het gebruik van de middelen wordt beperkt op het moment dat er de grootste behoefte aan is. Een EU-garantie-instrument is precies interessant omdat het de kredietlijnverstrekkers de facto voor een groot projectrisico kan beschermen.

Aangezien kredietlijnverstrekkers geen projectrisico lopen en dankzij de EU-garantie op de hele hoofdsom, de rente en de andere schuldendienstverplichtingen voor prudentiële doeleinden een risicogewicht van 0% mogen toepassen, kunnen zij hun kapitaalbeslag tot een minimum beperken. In principe is er dan ook leningscapaciteit beschikbaar voor een verhoging van het bedrag van de niet-achtergestelde schuld, die baat vindt bij de verbeterde liquiditeitssituatie van het project. Ervan uitgaande dat het kapitaalbeslag voor de EU-garantie risicoafhankelijk maar niet marktafhankelijk is, en naargelang van de omvang en de frequentie van de opgenomen bedragen, kan aanzienlijk op de financieringskosten worden bespaard.

Ook de algemene indruk dat de EU-garantie een sterk symbolisch effect heeft, waardoor het gemakkelijker wordt de projectfinanciering rond te krijgen, mag niet over het hoofd worden gezien. Vanuit het oogpunt van de Commissie is het tot slot belangrijk te benadrukken dat voor een groot deel van de projecten waarvoor op de EU-garantie een beroep wordt gedaan geldt dat de vordering van de EU waarschijnlijk binnen een redelijke termijn kan worden terugbetaald. Dat betekent dat het algemene hefboomeffect van dit instrument wel degelijk aanmerkelijk is en een doeltreffender aanwending van de EU-middelen tot gevolg kan hebben.

2.4. Welke projecten komen in aanmerking?

Alle projecten die onder de nieuwe verordening inzake de financiering van TEN-vervoersprojecten vallen, en in het bijzonder prioritaire projecten, komen in aanmerking voor steun door het garantie-instrument. Er wordt evenwel voorrang verleend aan grensoverschrijdende projecten.

Gewoonlijk wordt verwacht dat de niet-achtergestelde schuld uit hoofde van de projecten nagenoeg investeringswaardig is alvorens de steun van de EU-leninggarantie wordt verleend. Wanneer de sponsors een EU-leninggarantie aanvragen, moeten ze op grond van de algemene economische en financiële haalbaarheid van het project aantonen dat de niet-achtergestelde schuld nagenoeg investeringswaardig is. Vanuit het oogpunt van de Commissie is een dergelijke voorwaarde ingevoerd om ervoor te zorgen dat het algemene risicoprofiel van het project beheersbaar is, dat de vereiste voorzieningen voor de EU-garantie niet buitensporig zijn, en dat de totale financiering van de garantieregeling haalbaar is binnen het budget van de Commissie. Vanuit het oogpunt van de commerciële kredietverstrekkers moeten deze voorwaarden een optimaal hefboomeffect teweeg kunnen brengen en toch een tijdige nakoming van de schuldendienstverplichtingen garanderen.

2.5. Risicodeling

Om voor de EU-leninggarantie in aanmerking te komen, moeten projecten overeenkomstig de oorspronkelijke bedoeling van het instrument een vergelijkbaar niveau van financiële steun van de lidstaten of andere nationale overheden ontvangen in een vorm die met de diversiteit van de beschikbare instrumenten rekening houdt en op de realiteit in het land is afgestemd. Hoewel de markt het zeer belangrijk vindt dat lidstaten/nationale autoriteiten financiële steun van vergelijkbare omvang verlenen aan het project in de vorm van subsidies, garanties of dergelijke maatregelen, behoeft niet als strikte voorwaarde te worden gesteld dat de lidstaten medegarant staan voor het instrument. Soms kan dat zelfs onmogelijk zijn omdat bepaalde lidstaten niet bereid zijn een specifiek mechanisme in te stellen om zelf of via andere overheidsinstanties voor een beperkt aantal projecten garanties te verlenen. Wel kan als voorwaarde worden gesteld dat de lidstaten en regionale overheden voldoende financiële steun verlenen, in om het even welke vorm, om minstens in dezelfde mate als de Gemeenschap tot de vereiste kredietwaardigheid bij te dragen.

Risicodeling met de privé-sector is een krachtig instrument om de middelen van de Gemeenschap een hefboomeffect te geven. De privé-sector moet in de vorm van vreemd en eigen vermogen, al naar gelang het soort project, voor een passend aandeel in de projecten participeren. Het EU-garantie-instrument dekt de beschikbare kredietlijnen voor een beperkte periode, met name tijdens de eerste exploitatiefase, waardoor de kredietkwaliteit van de niet-achtergestelde schuld tijdens deze periode verbetert. De verstrekkers van niet-achtergestelde leningen moeten daarentegen het risico dekken gedurende de gehele looptijd van de deze leningen. Voor de gewone aandeelhouders blijft de stimulans om te investeren en het project naar behoren te beheren bestaan omdat hun inkomstenverwachtingen door een gestructureerd aflossingsschema worden gegarandeerd wanneer op de garantie een beroep wordt gedaan.

2.6. Rechtsgrond

Artikel 155, lid 1, derde streepje, van het EG-Verdrag bepaalt dat de Gemeenschap leninggaranties kan verlenen voor TEN-vervoersprojecten. Verordening (EG) nr. 2236/95 van

de Raad van 18 september 1995, zoals gewijzigd⁴, stelt de algemene regels vast voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.

Momenteel voorziet artikel 4, onder c), van deze verordening alleen in een regeling voor "bijdragen in de premies voor garanties voor leningen van het Europees Investeringsfonds of andere financiële instellingen". Verordening (EG) nr. 2236/95 moet bijgevolg worden aangepast om een rechtsgrond te bieden voor het soort innoverend garantie-instrument dat in dit document wordt besproken.

De Commissie heeft dan ook haar goedkeuring gehecht aan een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad voor de periode 2007-2013⁵ teneinde de Commissie de mogelijkheid te bieden leninggaranties te verlenen om financieringstekorten tijdens de eerste exploitatiejaren van TEN-vervoersprojecten te dekken.

Dit algemene besluit moet worden aangevuld met uitvoeringsbepalingen, rekening houdend met het advies van het comité financiële steunverlening voor TEN-vervoer. Er kan pas van het instrument worden gebruikgemaakt wanneer het project voldoet aan de algemene voorwaarden om voor een dergelijke garantie in aanmerking te komen, alsook aan alle projectselectiecriteria zoals vastgesteld in de gewijzigde verordening en in de uitvoeringsbepalingen die de Commissie zal goedkeuren

2.7. Kosten van de garantie voor de Gemeenschap

De Commissie dient kapitaalreserves opzij te zetten om het aan het garantie-instrument verbonden langetermijnrisico te dekken. Net als bij een leningsreserve van een privé-bank vertegenwoordigt een raming van de verwachte en onverwachte verliezen verbonden aan verleende garanties de grootste kosten. Daarnaast moet de Commissie de kosten voor het beheer betalen (zie afdeling 2.9), alsook de eventuele audit- of gerechtskosten die een mogelijke vordering van de Gemeenschap met zich mee kan brengen. Een passende voorzieningsregeling en de oprichting van een liquiditeitsfonds moeten het risico van rechtstreekse en onverwachte aanspraken op de voorwaardelijke verplichting van de Gemeenschap tot een verwaarloosbaar niveau verlagen. Wanneer een onbenutte kredietlijn afloopt, loopt ook de garantie af.

2.8. Voorzieningen en tarieven

Het aanleggen van voorzieningen heeft niet tot doel de algemene risicopositie tot een minimum te beperken, maar de risicopositie te optimaliseren: er wordt met andere woorden een berekend risico genomen om met Gemeenschapsmiddelen een zo groot mogelijke hefboomwerking teweeg te brengen. Om de langetermijnkosten van het garantie-instrument te kunnen voorspellen, moeten het verliesrisico van de projecten (verwachte en onverwachte

⁴ Verordening (EG) Nr. 807/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken; PB L 143 van 30.4.2004, blz. 46.

⁵ COM(2004) 475 def. van 14 juli 2004.

verliezen) en mogelijke correlaties tussen de projecten worden ingeschat. Een voorzieningsregeling moet ervoor zorgen dat voldoende begrotingsmiddelen opzij worden gezet om het onderliggende risico te dekken.

De Commissie zal gebruikmaken van een voorzieningsmodel dat op basis van beschikbare statistische gegevens⁶ en informatie⁷ en na overleg met ratingbureaus intern is ontwikkeld. Het voorzieningsmodel wordt gepresenteerd in het werkdocument van de diensten van de Commissie (SEC(2005) 323). Bij dit model is ervan uitgegaan dat het garantie-instrument beschikbaar is om tekorten te dekken als gevolg van risico's wat de verkeersstromen betreft, maar het zal moeten worden aangepast indien het tot beschikbaarheids-/rendementsrisico's wordt uitgebreid. Het bevat ook een buffer voor een mogelijke neerwaartse bijstelling van de kredietwaardigheid van de portefeuille. Voor risicobeheersdoeleinden moeten voor individuele projecten maximumrisico's worden vastgesteld.

In het ideale geval betaalt elke begunstigde vooraf een premie, die in rekening kan worden gebracht wanneer de garantie wordt ondertekend of wanneer de garantie effectief wordt (met andere woorden nadat het project grotendeels is voltooid) en die in één keer of in de vorm van jaarlijkse premies gedurende de resterende looptijd van de garantie moet worden betaald.

Indien op de EU-garantie een beroep wordt gedaan, moet de begunstigde het bedrag van het uitstaande kapitaal en de rente aan de Gemeenschap terugbetalen. Aangezien de vordering van de Gemeenschap vergelijkbaar is met mezzaninefinanciering, moet het bedrag dat als gevolg van het beroep op de garantie verschuldigd is, naar gelang van het gelopen risico en rekening houdend met de beheerskosten worden getarifeerd.

Het tarifieringsysteem moet naderhand nauwkeuriger worden uitgewerkt. De tarieven zullen in ieder geval zodanig worden vastgesteld dat het garantie-instrument de verwachte kosten dekt.

2.9. Gevolgen voor de Gemeenschapsbegroting en instelling van een liquiditeitsfonds

In de nieuwe financiële vooruitzichten (voor de periode 2007-2013) moet worden voorzien in de financiering van het instrument, met name onder het begrotingsonderdeel voor trans-Europese vervoersnetwerken. De Gemeenschapsbegroting moet de bedragen dekken die nodig zijn voor de transacties en het beheer.

De Gemeenschap zal reeds in een vroeg stadium als onderdeel van de voltooiing van de projectfinanciering, dus normaal gezien vóór het begin van de bouwfase, onherroepelijke garantieverplichtingen moeten aangaan. Tijdens de volgende jaren zullen bijgevolg overeenkomstig het Financieel Reglement begrotingsmiddelen moeten worden vastgelegd en betaald. Het vastgelegde bedrag is een eerste "voorziening" ter dekking van het eventuele beroep dat op de eigenlijke garanties wordt gedaan. Het is evenwel niet de bedoeling dat een dergelijke voorziening 100% van de nominale waarde van de uitstaande leninggaranties (hoofdzakelijk hoofdsom plus rente) dekt, waardoor er voor de Gemeenschapsbegroting dus een voorwaardelijke verplichting ontstaat ten belope van het resterende bedrag. Door het vaststellen van prudente regels voor de voorziening ter dekking van het instrument (zie afdeling 2.7) zal het risico dat aan een dergelijke residuele verplichting verbonden is, verwaarloosbaar laag worden gehouden. In de Gemeenschapsbegroting zal naar behoren

⁶ *Standard & Poor's, Infrastructure Finance, Traffic Forecasting Risk: Study update 2003*, 6 november 2003.

⁷ *Fitch, A risk assessment model for federal credit*, 15 maart 1999.

rekening worden gehouden met de residuele voorwaardelijke verplichting van de Gemeenschap via een begrotingspost "pro memorie", zoals dat momenteel ook het geval is voor de Gemeenschapsgarantie voor het mandaat van de EIB voor leningen buiten de Gemeenschap.

Om over een doeltreffend en praktisch betalingsmechanisme te beschikken, moet de Commissie voor het garantie-instrument een liquiditeitsfonds instellen. Het liquiditeitsfonds zal de beheerskosten van het instrument dekken, alsook het beroep dat op de garanties wordt gedaan. De middelen van het liquiditeitsfonds moeten worden opgebouwd op basis van de geplande projecten en van de bovengenoemde voorzieningsregeling. Volgens de ramingen bedragen de totale investeringskosten voor de prioritaire projecten⁸ in de uitgebreide EU 140 miljard euro voor de periode 2007-2013. Naar verwachting⁹ zal de privé-sector om en bij de 20% van deze kosten voor zijn rekening nemen in de vorm van financiering met eigen en vreemd vermogen, hetgeen inhoudt dat de financiering door de privé-sector ongeveer 28 miljard euro kan bedragen. In de veronderstelling dat het gaat om transacties die als "nagenoeg investeringswaardig" (*near investment grade*) worden aangemerkt, is een toewijzing van 1 miljard euro aan begrotingsmiddelen goed voor ongeveer 20 miljard euro aan leninggaranties. Een indicatieve jaarlijkse opsplitsing van de begrotingsbehoeften is opgenomen in bijlage 3 van het werkdocument van de diensten van de Commissie (SEC(2005) 323).

Ontvangen aflossingen en rentebetalingen worden toegevoegd aan de voor het instrument beschikbare middelen. Het liquiditeitsfonds kan een zelfbedruipend en/of renouvellerend karakter hebben, waardoor er op lange termijn minder behoefte is aan vastleggingen en betalingen uit de Gemeenschapsbegroting, welke anders nodig zouden zijn om nieuwe transacties te dekken. Op een bepaald ogenblik dient de financieringsbehoefte te worden onderzocht. Dan kunnen de middelen die niet nodig zijn ter dekking van de beheerskosten en het beroep dat op de garanties wordt gedaan, in de Gemeenschapsbegroting worden teruggestort.

2.10. Beheer

Om aan het beginsel van goed beheer te voldoen, is het voor de Gemeenschap het meest aangewezen om alle garantiebeheersactiviteiten in het kader van dit instrument onder bepaalde voorwaarden aan één beheerder toe te vertrouwen. De beheerder moet over een diepgaande kennis inzake projectfinanciering beschikken, alsook over passende kredietrisicobeheerssystemen om het projectrisico in te schatten en het beheer op lange termijn van de voorzieningsregeling en het liquiditeitsfonds te verzorgen. De beheerder moet tevens beschikken over interne juridische expertise en geschikt personeel, dat rechtstreeks in contact treedt met de financiële instellingen, gespecialiseerde verzekeraars, risicokapitaalfondsen, nationale overheden en/of aandeelhouders. De beheerder zal moeten aantonen dat hij bekwaam is om een langdurige contractuele relatie met de Commissie aan te gaan voor het beheer van het instrument (minimum 15 jaar). Gezien de tijdshorizon van het garantie-instrument is het moeilijk om het beheer aan een louter commercieel orgaan uit te besteden.

⁸ Prioritaire projecten in de zin van bijlage III van Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG van de Raad betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet.

⁹ Volgens het verslag-Van Miert kan de bijdrage van de privé-sector onder bepaalde voorwaarden oplopen tot 20% van de totale kosten van het vervoersproject.

Daar staat tegenover dat het beheer van dit soort financieel instrument aanzienlijk van de huidige subsidiebeheerpraktijk verschilt, hetgeen een beroep op een externe beheerder de facto lijkt uit te sluiten, tenzij deze over deskundigen inzake projectfinanciering beschikt. De selectie van een internationale financiële instelling als beheerder lijkt dan ook de meest geschikte oplossing, waarbij de EIB-groep een voor de hand liggende kandidaat is.

De beheerder heeft tot taak om namens en voor rekening van de Commissie alle garantieactiviteiten uit te voeren volgens de beste bankpraktijken. De Commissie blijft niettemin verantwoordelijk voor het toezicht op het instrument en het rapporteren aan de begrotingsautoriteit. In het werkdocument van de diensten van de Commissie worden nadere bijzonderheden verstrekt over de taken van de beheerder.

De Commissie neemt de eindbeslissing over de garantie doordat ze via een passende regeling die samen met de lidstaten moet worden vastgesteld, uitmaakt welke projecten voor de garantie in aanmerking komen. De Commissie brengt ook periodiek verslag uit aan de begrotingsautoriteit op basis van de boekhoudbescheiden en de verslagen die de beheerder overlegt.

3. SLOTOPMERKINGEN

Het garantie-instrument zal de financiële participatie van de privé-sector in specifieke soorten PPP's doen toenemen. Het zal de Europese subsidiefinanciering aanvullen maar niet vervangen.

Het instrument heeft expliciet tot doel privé-investeringen in vervoersinfrastructuur te bevorderen, hoofdzakelijk door het gemakkelijker te maken om projectfinancieringen rond te krijgen. Projectsponsors en banken zullen van de EU-leninggarantie gebruik willen maken om de kredietwaardigheid van niet-achtergestelde schulden te maximaliseren en om tot een minder dure totale projectfinanciering te komen. Wanneer de EU een garantie verleent voor de kredietlijnen, loopt ze een groter kredietrisico omdat haar potentiële toekomstige aanspraak op de projectinkomsten achtergesteld is bij de vorderingen van de verstrekkers van niet-achtergestelde leningen. De EU-garantie neemt het risico voor de verstrekkers van niet-achtergestelde leningen niet weg, maar zorgt voor een betere dekking van de schuldendienstverplichtingen voor de niet-achtergestelde tranche, waardoor de kredietwaardigheid ervan stijgt. Het tarief van de EU-garantie zal in verhouding staan tot het risico dat de EU loopt en tot de kosten voor het beheer van het instrument.

Het EU-leninggarantie-instrument zal de financiële haalbaarheid van een project als geheel verbeteren, zonder dat het de Gemeenschap aan een buitensporig kredietrisico blootstelt. Een positief aspect van het garantie-instrument is dat het een aantal projecten uit verschillende geografische gebieden en van verschillende omvang in één portefeuille verenigt, waardoor op Europees niveau een diversificatie kan worden bereikt die op nationaal vlak onmogelijk kan worden verwezenlijkt. De Commissie is van mening dat het huidige voorzieningsmodel solide genoeg is om een principebeslissing te nemen over de instelling van het garantie-instrument. De voorzieningsregeling van het garantie-instrument kan echter alleen vorm krijgen en operationeel worden wanneer relevante statistische gegevens voorhanden zijn. Er dient dan ook een behoorlijke toezichts-/beoordelingsregeling voor de projectrisico's te worden getroffen, zodat gedurende de komende jaren statistische gegevens kunnen worden verzameld. Dat zou het mogelijk maken de vereiste omvang van de voorzieningen

nauwkeuriger te bepalen, zodat met de begrotingsmiddelen van de Gemeenschap het grootst mogelijke hefboomeffect kan worden bewerkstelligd.

De huidige verordening inzake de financiering van TEN-vervoersprojecten voorziet niet in een rechtsgrond voor dit soort innoverend garantie-instrument. Het voorstel voor een nieuwe verordening inzake de financiering van TEN-vervoersprojecten 2007-2013 is zo opgesteld dat het de tenuitvoerlegging van het garantie-instrument in 2007 mogelijk maakt. Het instrument zal worden gefinancierd uit de voorgestelde TEN-begroting van 20 miljard euro voor de periode 2007-2013. De Commissie zal in een vroeg stadium uitvoeringsbepalingen opstellen. Zodoende kunnen projecten onmiddellijk na de vaststelling van de nieuwe verordening inzake de financiering van TEN-vervoersprojecten in de garantieportefeuille worden opgenomen, zodat er van meet af aan sprake is van een zekere portefeuillediversificatie.

FINANCIAL STATEMENT

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

1. NAME OF THE PROPOSAL :

EU loan guarantee instrument for TEN-transport projects

2. ABM / ABB FRAMEWORK

Policy Area(s) concerned and associated Activity/Activities (Activities ABB)

Trans-European networks, 1. Objective : Develop the network and priority projects 2. Objective : Improve the efficiency of the financial aid to the network, 3. Objective : Connect the trans-European networks with neighbouring countries

Inland, air and maritime transport: 3. Objective : to promote a more environmentally friendly transport system

3. BUDGET LINES

3.1. Budget lines (operational lines and related technical and administrative assistance lines (ex- B.A lines)) including headings :

06.0301 (Financial support for projects of common interest in the trans-European transport network)

3.2. Duration of the action and of the financial impact:

The operational period of the instrument concerning new commitments covers at least the period 2007-2013.

3.3. Budgetary characteristics :

Budget line	Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
060301	Non-comp	Diff ¹⁰	NO	NO	NO	No [1 a]

¹⁰ Differentiated appropriations

4. SUMMARY OF RESOURCES

4.1. Financial Resources (indicative amounts)

Important remark: all financial resources in terms of operational expenditure indicated in this financial statement are already included in the financial framework of €20,350 billions of the Commission proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council determining the general rules for the granting of Community financial aid in the field of the trans-European transport networks and energy and amending Council Regulation (EC) n° 2236/95¹¹.

4.1.1. *Summary of indicative commitment appropriations (CA) and indicative payment appropriations (PA)*

A precise quantification of the annual budget allocations for the EU Loan Guarantee Instrument is difficult at this stage due to limited availability of projections of eligible projects that are expected to involve private sector participation. A working assumption, consistent with the overall Van Miert objectives, is to consider a flow of private sector debt financing of the order of EUR 3 billion per year in the period 2007-2013, with all the TEN priority projects receiving private support.

Based on the provisioning model, developed by the Commission and EIB services, the table below presents a scenario requiring a total budget allocation of around EUR 1 billion, with a specified annual breakdown. It should be noted that, while the exact amount needed and the timing will vary, front-loading of approximately one third of the total budget in the first year would be needed for the following reasons. Firstly, as the portfolio effect builds up only gradually, the level of provisioning needed for the first project is almost twice as large as the amount needed for the last one. Secondly, as interest accumulates on the early budget allocations, the overall need for budget allocation in the later years is further diminished.

The detailed calculation of the provisioning rates (used in the table below) is presented in Annex 3 ‘technical paper’ of the Commission Staff working paper.

¹¹ COM/2004/0475 final (COD 2004/0154) – Financial statement for TEN-T projects, page 41

Amounts in EUR million

Year	Private sector lending		Number of projects Cumul.	Provisioning Calculation				Interest *)	Budgetary needs	
	Annual	Cumul		Rate	Cumul.	Cumul. Buffer	Cumul. total		Annual	Request
2007	3,000	3,000	5	10.3%	309	0	309	0	309	310
2008	3,000	6,000	10	7.1%	426	43	469	15	144	150
2009	3,000	9,000	15	6.2%	558	56	614	23	122	120
2010	3,000	12,000	20	5.7%	684	68	752	31	108	120
2011	3,000	15,000	25	5.5%	825	83	908	38	117	120
2012	3,000	18,000	30	5.5%	990	99	1,089	45	136	120
2013	3,000	21,000	35	5.3%	1,113	111	1,224	54	81	80
	21,000								1,017	1,020

*) Provisioned amounts are capitalised at a 5% annual rate

These indicative calculations do not take into account the fees paid by the beneficiaries for the guarantee, nor the management costs of the guarantee instrument to be agreed with the agent. Nevertheless, it is foreseen that the fees paid by the beneficiaries will be set at an appropriate level, in order to cover the management costs of the instrument.

Concerning payment appropriations, the working assumption is that the amount of indicative annual commitments is paid to a trust account during three years in order to cover potential future guarantee calls. For example, the commitment of € 310 million in 2007 is paid as follows: € 100m in 2007, € 100m in 2008 and € 110m in 2009.

EUR million (to 3 decimal places)

Expenditure type	Section no.		2007	2008	2009	2010	2011	2012 and later	Total
------------------	-------------	--	------	------	------	------	------	----------------	-------

Operational expenditure¹²

Commitment Appropriations (CA)	8.1	a	310	150	120	120	120	200	1.020
Payment Appropriations (PA)		b	100	150	200	130	120	320	1.020

Administrative expenditure within reference amount¹³

Technical & administrative assistance (NDA)	8.2.4	c	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
---	-------	---	------	------	------	------	------	------	------

TOTAL REFERENCE AMOUNT

Commitment Appropriations		a+c	310	150	120	120	120	200	1.020
Payment Appropriations		b+c	100	150	200	130	120	320	1.020

Administrative expenditure not included in reference amount¹⁴

Human resources and associated expenditure (NDA)	8.2.5	d	0,324	0,324	0,324	0,324	0,324	0,648	2,268
Administrative costs, other than human resources and associated costs, not included in reference amount (NDA)	8.2.6	e	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Total indicative financial cost of intervention

			2007	2008	2009	2010	2011	2012 and later	Total
TOTAL CA including cost of Human Resources		a+c +d +e	310,324	150,324	120,324	120,324	120,324	200,648	1.022,268
TOTAL PA including cost of Human Resources		b+c +d +e	100,324	150,324	200,324	130,324	120,324	200,648	1.022,268

¹² Expenditure that does not fall under Chapter xx 01 of the Title xx concerned.

¹³ Expenditure within article xx 01 04 of Title xx.

¹⁴ Expenditure within chapter xx 01 other than articles xx 01 04 or xx 01 05.

4.2. Human Resources FTE (including officials, temporary and external staff) – see detail under point 8.2.1.

Annual requirements	Year n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 and later
Total number of human resources	3	3	3	3	3	3

At this stage one could estimate that an average of 3 persons of existing Commission staff would be necessary under the condition that the operational management of the instrument is mandated to an operating agent.

Co-financing details

In accordance with the requirements formulated in the final report of the Growth Initiative of November 2003, the market deems it to be very important that Member States/national authorities provide comparable financial support to the project. However, the market and the consulted governments felt that it is not appropriate to enforce a strict requirement for Member States to be co-guarantors in the instrument. Instead the financial commitment may take the form of equity, grants or other types of guarantees. Moreover, a strict co-guarantee requirement might make the implementation of the instrument impossible as some Member States are not willing to set up a specific mechanism to provide guarantees either themselves or through other public entities for a limited number of projects. The requirement on Member States and regional authorities would be the provision of significant financial support in whatever form in order to contribute at least equally with the Community to the achievement of the required creditworthiness. Co-financing modalities cannot be given in this stage. They can only be given on the basis of concrete guarantee applications. However, the eligibility conditions, to be concretised subsequently, will define the rules of co-financing in more detail.

Contingent liability

The Commission has to set aside capital reserves to cover the long-term risk related to the loan guarantee instrument. Analogous to a private banks' loan reserve, the main cost represents an estimate of expected and unexpected losses associated with the provision of the guarantees issued.

The objective of provisioning is not to minimise the overall risk exposure but to optimise exposure, i.e. to take prudent risks in order to increase the leverage capacity of Community funds as much as possible. Forecasting the long-term cost of the guarantee instrument requires estimates of the loss probabilities of the projects (expected and unexpected losses) and possible correlations between the projects.

The Commission and EIB services have developed a methodology to set provisioning rates, taking into account the diversification obtained through the portfolio effect and consistent with an AAA rating of the guarantee instrument. This model has been developed following

discussions with rating agencies and using available statistical data¹⁵ and information¹⁶. The details of the provisioning model are presented in the Commission staff working document SEC(2005)323. This model also incorporates a buffer for potential downgrading of the creditworthiness of the portfolio.

This provisioning system and the creation of a liquidity fund should reduce the risk of direct and unexpected calls on the Community contingent liability to a negligible level (AAA rating of the guarantee instrument). The residual contingent liability of the Community will be properly taken into account in the Community budget through a 'pour mémoire' budget line as is currently the case of the Community Guarantee for the EIB external lending mandate.

4.2.1. Compatibility with Financial Programming

Proposal is compatible with financial programming 2007-2013 as proposed by the Commission (COM (2004) 101 final). Moreover, the guarantee instrument is already foreseen by the Commission Proposal for the new TEN-transport regulation COM(2004)475, which provide for the financial framework.

Financial Impact on revenue

This instrument has no direct impact on the Community budget.

In fact, the instrument will have revenues, such as fees and interests earned on the funds on the trust account, but these amounts will be used for the purposes of the instrument.

The appropriate pricing system will require further fine-tuning. In any case, the pricing will be set in such a way that the guarantee instrument would cover its expected costs. In line with the original Commission proposal from November 2003, the loan guarantee would be priced in order to cover the risk and management costs relating to the instrument. Ideally each beneficiary should pay an up-front premium, which could be charged when the guarantee is signed or when the guarantee becomes effective, i.e. after the substantial completion of the project, and would be payable either as a one-shot payment or as annual premiums to be paid during the remaining life of the guarantee.

Furthermore, if the guarantee were called, the Commission would obtain a financial claim which would rank subordinated to the senior debt but senior to equity. This mezzanine debt would have to be paid back by the borrower to the Commission as and when project revenues permit. As the Community claim is comparable to mezzanine financing, the amount due following the call should be priced according to the risk taken and reflecting management costs.

5. CHARACTERISTICS AND OBJECTIVES

5.1. Need to be met in the short or long term

Council and Parliament have adopted on 29th April 2004 the revised TEN T guidelines which include a list of 30 priority projects. The implementation of these priority projects is estimated

¹⁵ Standard & Poor's, Infrastructure Finance, Traffic Forecasting Risk: Study update 2003, November 06, 2003.

¹⁶ Fitch, A risk assessment model for federal credit, 15 March 1999.

at a total cost of € 225 bn, € 140 bn of which in the upcoming period of financial perspectives. Such a substantial investment task cannot be financed by the public sector alone.

5.2. Value-added of Community involvement and coherence of the proposal with other financial instruments and possible synergy

In a number of publications, the Commission has underlined the role the private sector should play to achieve those objectives¹⁷. The guarantee instrument is the major new instrument to attract private capital and will have a strong leverage effect. Once applicable, this will contribute to the achievement of the goal to attract 20% private co-financing to the TENs implementation. Due to the strong public attention related to the new instrument, this impact may already be visible from 2007 on but will be more substantial towards the end of the decade.

The goal of the guarantee instrument is to increase the leverage capacity of limited public resources to stimulate private sector investment in priority TEN-transport (TEN-T) projects by providing credit assistance.

The instrument will provide useful support for specific types of PPPs and for a specific period of the project cycle. It will in so far widen the range of TENs financing instruments. It has also to be underlined that its elaboration and application will not serve as a substitute for Community grant co-financing. On the contrary. It will only achieve full value if the proposed total 20 bn € TENs budget will be adopted. The guarantee instrument will in so far complement European grant financing but not replace it.

Under the new design of the instrument the EU would issue loan guarantees to mitigate revenue risk in the projects' early years. Specifically, the guarantee would fully cover a liquidity cushion, called "a stand-by credit line", which would only be drawn upon in cases where project cash-flows are insufficient to service senior debt. These stand-by credit lines would cover around 10% of the total senior debt (in certain more risky cases up to 20%) and would usually not exceed 5 year maturities.

The granting of a community guarantee may lead to synergies with other financing forms for TENs projects, including the investment policy of public investment banks and it may contribute to increase the confidence of financial markets in the feasibility of the TENs (priority) network as a whole.

An important positive feature of the guarantee instrument is that it would comprise a number of projects of different geographic location and size into one portfolio and thus be able to obtain a level of diversification at the European level which would not be possible at a national level.

5.3. Objectives, expected results and related indicators of the proposal in the context of the ABM framework

Trans-European networks :

¹⁷ They include: COM 2003 132 on innovative financing of the trans-European transport networks, the final report of the High level group on the transport trans-European network of June 2003, published on the 'Europa' website, the justification and explanation of the amendment of the TEN T guidelines (Decision Nr. 884/2004) and the "exposé des motifs" and the financing rules itself of the proposed TEN financial regulation of July 2004 for the upcoming period of financial perspectives 2007-2013.

1. Objective : Develop the network and priority projects; output : budget allocation in favour of the 30 priority projects and with special attention to the promotion of privately co-financed projects.

2. Objective : Improve the efficiency of the financial aid to the network; output : implementation of the TENs budget and application of current rules to increase the leverage-effect of the budget. Careful scrutiny of procedures and rules in order to improve the PPP financing possibilities. Preparation of the multiannual programme for the period of the new financial perspectives. Preparation of implementation rules, eligibility criteria and organisational settings for innovative financing instruments including the guarantee instrument.

Inland, air and maritime transport:

Objective : to promote a more environmentally friendly transport system: output : CLWP 2005 Communication on the mid-term state of the implementation of the White paper « European transport policy for 2010 : time to decide CLWP 2005 : Communication on a common transport infrastructure tariffication framework, including ports and airports

5.4. Method of Implementation (indicative)

X *Centralised Management*

X Directly by the Commission, with a view to delegate certain tasks to an international financial institution, preferably the EIB Group

Indirectly by delegation to:

Executive Agencies

Bodies set up by the Communities as referred to in art. 185 of the Financial Regulation

National public-sector bodies/bodies with public-service mission

Shared or decentralised management

With Member states

With Third countries

Joint management with international organisations (please specify)

Relevant comments:

The lifetime of the guarantee instrument makes it difficult to envisage a complete outsourcing of management in general and especially an outsourcing to a purely commercial body.

In order to comply with the principle of good governance, the most appropriate course would be for the Community to supervise the application of the instrument and to entrust all its guarantee management activity under this instrument to a single agent. The agent should have an in-depth knowledge of project financing, together with appropriate credit risk management systems in place in order to assess the project risks and to manage the provisioning system and the liquidity fund in the long-term. It should also have in-house legal expertise and the

appropriate front office staff to interface with financial institutions, monoline insurers, venture capital funds, national authorities and/or equity providers. The agent will have to demonstrate its ability to enter into a long-term contractual relationship with the Commission for the management of the instrument (minimum 15 years). The most practicable option would be to select an international financial institution as the managing agent, an obvious candidate being the EIB Group.

6. MONITORING AND EVALUATION

6.1. Monitoring system

By Commission Services

6.2. Evaluation

6.2.1. Ex-ante evaluation

Following the request of the European Council, the Commission and EIB services carried out a market testing exercise between March and July 2004. For this exercise, the services developed a questionnaire, which was discussed with the market testing participants. Results of this exercise are outlined in the Commission Communication on feasibility report on EU loan guarantee instrument for TEN Transport projects. Furthermore, if the Member States provide a positive opinion on the setting up of this instrument, the Commission could consider carrying out a stakeholders' consultation in order to obtain the opinion of a larger circle of stakeholders.

6.2.2. Measures taken following an intermediate/ex-post evaluation (lessons learned from similar experiences in the past)

An ex-post evaluation can only be made at a later stage in case this guarantee instrument is implemented.

6.2.3. Terms and frequency of future evaluation

This is a very long term instrument and therefore the first evaluation on its implementation will be carried over in 2010 and thereafter a second evaluation end 2012.

7. Administrative Expenditure

The needs for human and administrative resources shall be covered within the allocation granted to the managing service in the framework of the annual allocation procedure.

7.1 Number and type of human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing resources (number of posts/FTEs)					
		Year n	Year n+1	Year n+2	Year n+3	Year n+4	Year n+5
Officials or temporary staff ¹⁸ (XX 01 01)	A*/AD	3	3	3	3	3	3
	B*, C*/AST						
Staff financed ¹⁹ by art. XX 01 02							
Other staff ²⁰ financed by art. XX 01 04/05							
TOTAL		3	3	3	3	3	3

The indicative amount of administrative expenditure relating to the human resources at the Commission services is calculated as follows: € 108.000 per person on average, an average of 3 persons of Commission existing staff under the condition that the operational management of the instrument is mandated to an operating agent:

¹⁸ Cost of which is NOT covered by the reference amount

¹⁹ Cost of which is NOT covered by the reference amount

²⁰ Cost of which is included within the reference amount