

DAS KREDITGARANTIEINSTRUMENT FÜR TRANSEUROPÄISCHE VERKEHRSPROJEKTE

Fact Sheet

Was ist das LGTT?

LGTT ist die Abkürzung für Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte, ein innovatives Finanzinstrument, das gemeinsam von der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB) entwickelt und eingeführt wurde. Es zielt darauf ab, die Beteiligung der Privatwirtschaft an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur der transeuropäischen Netze (TEN-V) zu erleichtern.

Welche Ziele verfolgt das LGTT?

Dieses neue Instrument wird die Beteiligung der Privatwirtschaft an wichtigen europäischen Verkehrsinfrastrukturen erleichtern, für die es oft aufgrund der relativ hohen Einnahmenrisiken in der anfänglichen Betriebsphase der Projektanlagen schwierig ist, Finanzierungsmittel der Privatwirtschaft zu mobilisieren. Das LGTT, das Bestandteil des TEN-V-Programms der EU und der Aktion für Wachstum der EIB ist, wird diese Risiken zum Teil decken, wodurch die finanzielle Tragfähigkeit der Vorhaben beträchtlich verbessert wird. Finanziert wird das LGTT durch eine Mittelausstattung in Höhe von 1 Mrd EUR (je 500 Mio EUR von der Kommission und der EIB), aus der vorrangige Darlehen von bis zu insgesamt 20 Mrd EUR unterstützt werden sollen. Das LGTT zielt darauf ab, Investitionen in TEN-Verkehrsvorhaben zu erleichtern, indem die Fähigkeit des Darlehensnehmers, unabhängig von den Verkehrseinnahmen in der Anfangsphase die vorrangigen Darlehen zu bedienen, während der Anlaufphase des Betriebs der Projektanlagen erheblich verbessert wird. Seine Konstruktion wird zu einer beträchtlichen Verbesserung der Kreditqualität der vorrangigen Kreditfazilitäten führen und dadurch eine Verringerung der auf die vorrangigen Darlehen für das Projekt angewandten Risikoaufschläge fördern. Diese Einsparungen dürften die Kosten der Garantie für den Darlehensnehmer übersteigen, wodurch für das Projekt ein finanzieller Zusatznutzen entsteht.

Welche Verkehrsvorhaben kommen für eine LGTT-Finanzierung in Frage?

Projekte oder Teile von Projekten von gemeinsamem Interesse im Bereich Verkehr gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG („TEN-T-Vorhaben“), die in Einklang mit dem EU-Recht stehen und deren finanzielle Tragfähigkeit ganz oder teilweise auf Einnahmen, Gebühren oder sonstigen für die Nutzung geleisteten Zahlungen beruht.

Wie hoch ist die aus dem LGTT bereitgestellte Finanzierung?

Die durch das LGTT für die Stand-by-Liquiditätsfazilität gewährte Garantie sollte im Normalfall 10% des Gesamtbetrags des vorrangigen Darlehens nicht überschreiten (20% in Ausnahmefällen, z. B. hohe Volatilität des Verkehrsaufkommens während der Anlaufphase des Betriebs mit starken Anzeichen für ein stabiles Verkehrsaufkommen und eine annehmbare Schuldendienstfähigkeit nach Beendigung der Anlaufphase). Für den Garantiebetrug gilt eine Obergrenze von 200 Mio EUR je Projekt entsprechend den Bestimmungen für die Fazilität für strukturierte Finanzierungen („FSF“) der EIB. Die FSF ist das wichtigste Instrument der EIB für die Übernahme höherer Risiken und wurde eingerichtet, um Projekte von europäischer Bedeutung, darunter große Infrastrukturvorhaben, zu unterstützen.

Welche Risiken übernimmt die EIB im Rahmen des LGTT?

Im Rahmen des LGTT wird die EIB höhere finanzielle Risiken als bei ihrer herkömmlichen Finanzierungstätigkeit eingehen. Falls die EIB-Garantie am Ende des Verfügbarkeitszeitraums vom Anbieter

der Stand-by-Liquiditätsfazilität in Anspruch genommen wird, zahlt die EIB dem SBF-Anbieter den ihm zustehenden Betrag und wird selbst nachrangiger Gläubiger des Projekts, ist jedoch vorrangig gegenüber den Kapitalgebern und zugehörigen Finanzierungen. Ist die EIB Gläubiger des Vorhabens, sind die im Rahmen des LGTT fälligen Beträge gegenüber dem Schuldendienst für die vorrangigen Kreditfazilitäten ebenfalls nachrangig. Durch die Übernahme dieses Risikos im Rahmen der LGTT-Garantie trägt die EIB dazu bei, dass das mit dem Projekt in den ersten Betriebsjahren verbundene Ertragsrisiko bewältigt werden kann. Allerdings wird langfristig die finanzielle Tragfähigkeit des Vorhabens vorausgesetzt.

Was ist unter der Anfangsphase des Betriebs bzw. unter der Projektanlaufphase zu verstehen?

Ziel des LGTT ist es, in der Anfangsphase des Betriebs bzw. in der Projektanlaufphase unabhängig von den Verkehrseinnahmen die Fähigkeit des Darlehensnehmers, die vorrangigen Darlehen zu bedienen, zu verbessern. Anders ausgedrückt wird das LGTT zusammen mit der SBF ab dem Zeitpunkt der Fertigstellung der Projektanlagen, d. h. zum Beispiel ab der Freigabe für den Verkehr gemäß dem Konzessionsvertrag und/oder sobald der technische Berater der Darlehensgeber bestätigt, dass das Ergebnis der Fertigstellungstests zufriedenstellend ist, bis zum 5. Jahrestag nach dem Fertigstellungstermin (in besonderen Fällen bis zu sieben Jahre) Gültigkeit haben und diesen Zeitraum abdecken.

Wie können Projektträger eine LGTT-Finanzierung beantragen?

Bitte setzen Sie sich auf den auf der Website genannten Wegen direkt mit der EIB in Verbindung. Es gibt keine besonderen Anforderungen hinsichtlich Antragsformularen, um eine LGTT-Finanzierung zu beantragen. Die EIB kann direkt entweder an ihrem Hauptsitz in Luxemburg oder über eine ihrer europäischen Außenstellen angesprochen werden.

Wie funktioniert das LGTT?

Das LGTT ist eine EIB-Garantie zugunsten von Geschäftsbanken, die neben den herkömmlichen Finanzierungsinstrumenten für Projektfinanzierungen SBF gewähren. Das Risikokapital für die Garantien wird gemeinsam von der EIB und der Europäischen Kommission bereitgestellt. Die SBF kann im Falle unerwartet geringer Verkehrserträge während der Anlaufphase des Betriebs von der Projektgesellschaft in Anspruch genommen werden, um den Schuldendienst für ihre vorrangigen Kreditfazilitäten sicherzustellen. Die SBF, deren Mittel von Geschäftsbanken bereitgestellt werden, wird über eine Garantie der EIB verfügen und kann nur in der Projektanlaufphase nach Fertigstellung der Projektanlagen in Anspruch genommen werden (Zeitraum der Verfügbarkeit höchstens 7 Jahre, jedoch nicht länger als die Anlaufphase). Alle zu leistenden Zahlungen auf den ausstehenden Betrag der SBF (im Rahmen einer Cash-Sweep-Vereinbarung) sind grundsätzlich gegenüber den von ihr unterstützten vorrangigen Darlehen nachrangig, vorbehaltlich der besonderen Erfordernisse einer gegebenen Finanzierungsstruktur. Sollten am Ende des Verfügbarkeitszeitraums im Rahmen der SBF noch Beträge ausstehen (Zinsen, aufgelaufene Zinsen und Kapitalbeträge) kann von den Geldgebern der SBF die LGTT-Garantie in Anspruch genommen werden. Die EIB würde die Anbieter der SBF auszahlen und somit selbst nachrangiger Gläubiger des Projekts werden. Sobald die EIB Gläubiger des Vorhabens wird, sind die im Rahmen des LGTT fälligen Beträge gegenüber dem Schuldendienst für die vorrangigen Kreditfazilitäten nachrangig und werden entweder im Rahmen einer auf dem nach der Bedienung der vorrangigen Kreditfazilität verfügbaren Cashflow beruhenden Cash-Sweep-Vereinbarung (Normalfall) oder auf der Grundlage einer festen Rückzahlungsvereinbarung für die LGTT-Schulden zurückgezahlt. In der folgenden Grafik wird die Vertragsstruktur dargestellt.

Kreditgarantieinstrument für TEN-Verkehrsprojekte (LGTT)

