



An association under Swiss law

www.railworkinggroup.org

Baarerstrasse 98, PO Box 2258, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09
Email: howard.rosen@railworkinggroup.org

O PROTOCOLO DE LUXEMBURGO PARA FERROVIAS

- Estima - se que as ferrovias no mundo investem atualmente um valor aproximado de 24 bilhões de Euro ao ano em material rodante, no entanto, muito mais ainda é necessário e os governos nem sempre conseguem financiar as necessidades correntes, o que dizer das novas necessidades.
- A menos que existam garantias de Estado classificado como de grau de investimento (Investment Grade) os financiadores ou investidores em equipamento ferroviário requerem segurança de que o crédito concedido através de empréstimos ou leasings será devidamente pago e que seus direitos de propriedade sobre os bens serão respeitados, mesmo nos casos em que estas garantias colaterais movam-se através de fronteiras de maneira que possam ser retomados pelo credor por motivos de insolvência ou inadimplência do devedor ou arrendatário.
- O problema chave é que não existe um sistema de registro internacional para consignar os direitos dos credores sobre os bens objeto do financiamento ou leasing, e muitas vezes tampouco existe um sistema nacional específico de registro dos bens que permita estabelecer a prioridade entre os credores.
- Na conferencia em Luxemburgo, ocorrida em Fevereiro de 2007, patrocinada conjuntamente pela UNIDROIT e pela OTIF, assistida por 42 Estados e 12 organizações internacionais, foi adotado o Protocolo de Luxemburgo levado à

Members of the Rail Working Group: AAE Ahaus Alstatter Eisenbahn • The Alta Group • Arendt & Medernach • Armfelt & Associés • Ashurst • Aviation Advocacy • Bombardier Transportation • Bowman Gilfillan Attorneys • CIT Comité international des transports ferroviaires • Community of European Railways • Costaferroviaria • Denton Wilde Sapte • Deutsche Bahn • Deutsche Verkehrs Bank • DLA Piper • Dresdner Kleinwort • English Welsh and Scottish Railway • Europe Rail Consultancy Ltd • European Intermodal Association • European Investment Bank • Field Fisher Waterhouse LLP • Freehill Hollingdale & Page • Freshfields Bruckhaus Deringer LLP • Fromer, Schultheiss & Staehelin • GE Capital • Global Capital Finance GmbH & Co. Europe KG • Gorrissen Federspiel Kierkegaard • Howard Rosen Solicitors • HSBC Rail • HSH Nordbank • Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) • K & L Gates LLP • KfW Kreditanstalt for Wiederaufbau • Lenz & Staehelin • Mason Hayes+Curran • Mayer, Brown, Rowe & Maw LLP • McCarthy Tétrault • Nauta Dutilh • NIB Capital Bank N.V. • Norton Rose • Ober Kaler • Private Wagon Federation • Rajinder Narain & Co. • Rand Merchant Bank • Simmons & Simmons • Stephenson Harwood • Transnet • Trinity Industries • UIC International Union of Railways • Union of European Railway Industries • White & Case • Wiersholm Mellbye & Bech

Convenção de Cape Town a respeito dos Direitos Internacionais sobre Equipamento Móvel, criando um novo parâmetro global de reconhecimento e de regulamentação a respeito dos direitos dos financiadores, arrendantes e vendedores sob contratos de venda financiados, nos casos em que sejam titulares de garantias sobre o equipamento rodante.

- O PROTOCOLO é aplicável a todo o tipo de material rodante (desde trens de alta velocidade a bondes elétricos) e originará um sistema internacional de registro e de prioridades para os credores de maneira geral com o REGISTRO acessível 24/7 através da Internet, permitindo a estes credores registrarem seus direitos e garantias facilitando aos demais potenciais credores a verificação de qualquer demanda ou direito conflitante com relação ao equipamento que esteja sendo financiado.
- O PROTOCOLO também criará um sistema comum para retomada de ativos nos casos de insolvência ou inadimplência de devedores sujeitos a proteção por interesse pública.
- O PROTOCOLO será particularmente útil nos casos em que o material rodante atravesse fronteiras nacionais, evitando as dificuldades atuais de que uma garantia dada em um país seja questionada nos tribunais de outro onde os bens estejam localizados, mas também apoiará o financiamento doméstico.
- Pela redução do risco dos financiadores de material ferroviário rodante, o Protocolo:
 1. Atrairá mais financiadores privados a este mercado, o que resultará em custos mais baixos para operadores de serviços ferroviários não garantidos pelos governos, pois os riscos dos financiadores diminuem e, com o ingresso de mais financiadores neste mercado também se criarão mais opções de tipos de estruturas de financiamentos e respectivos custos.
 2. Facilitará concessão de crédito a clientes onde, até hoje, e dado a baixa qualidade de crédito ou de infraestrutura legal dificultava o acesso a bancos e financiadores.
 3. Incentivará investimento de capital o que, por sua vez, promoverá a expansão dos fabricantes de material rodante.
 4. Facilitará a conclusão de operações de leasing operacional de curto prazo para material rodante, não apenas junto aos operadores



ferroviários, mas também entre estes operadores, assegurando melhor utilização deste material.

Desta forma, diminuindo as barreiras para a entrada de operadores privados nesta indústria, tornando os operadores existentes mais eficientes e competitivos, e reduzindo a dependência de financiamento estatal para os operadores privados e estatais o Protocolo promoverá melhor dinâmica no setor. Os governos poderão desta forma, dirigir o foco de seus limitados recursos de investimento para financiar infraestrutura ao invés de material rodante.

PARA OBTER O TEXTO DO PROTOCOLO COMO TAMBÉM OUTROS
MATERIAIS SOBRE O TEMA E APRESENTAÇÕES, POR FAVOR, ENTRE EM
WWW.RAILWORKINGGROUP.ORG