

Protokoll von Luxemburg stellt Rollmaterialfinanzierung auf neue Grundlage

Benjamin von Bodungen, LL.M.¹
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Dr. Konrad Schott²
Rechtsanwalt

Am 23. Februar 2007 wurde in Luxemburg die Schlussakte zum „Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausstattung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials“ von 29 Staaten, darunter auch Deutschland, Österreich und die Schweiz, unterzeichnet. Dieser Rechts- text wird künftig private Kapitalinvestitionen im Rollmaterialbereich signifikant fördern und sich nachhaltig auf die Rollmaterialfinanzierung auswirken. Das Protokoll von Luxemburg ist das Ergebnis mehr als zehnjähriger Vorarbeiten, die federführend von der Rail Working Group vorangetrieben wurden, welche die Interessen der Eisenbahn- und Finanzindustrie vertritt. Nunmehr konnten diese Vorarbeiten auf einer zweiwöchigen Diplomatischen Konferenz, welche gemeinsam von der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und dem Internationalen Institut zur Privatrechtsvereinheitlichung (Unidroit) ausgerichtet wurde, zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Neben insgesamt 42 Staaten aus Afrika, Asien, Europa sowie Nord- und Südamerika waren elf internationale Organisationen (einschließlich der Rail Working Group) in Luxemburg vertreten.

Die verbindliche Fassung des Protokolls von Luxemburg ist der Öffentlichkeit nach Abschluss der Redaktionsarbeiten Anfang Juni 2007 zugänglich gemacht worden. Die insgesamt 34 Artikel dieses völkerrechtlichen Vertrages etablieren ein gänzlich neues Rechtssystem für die Registrierung und internationale Anerkennung von Sicherungsrechten an Rollmaterial. Insbesondere die Publizierung von Gläubigerrechten in einem weltweit einheitlichen und elektronisch einsehbaren Register wird die Risiken für Kreditgeber spürbar reduzieren. Erstmals kann Kreditgebern damit im Rollmaterialbereich eine über die Grenzen hinweg wirksame Sicherheit am finanzierten Vermögensgegen-

Beispiel 1

Bislang fand deutsches Sicherungseigentum nach grenzüberschreitender Verbringung des Sicherungsgutes in Österreich durchweg keine Anerkennung. Daraus resultierte ein die Kapitalaufbringung durch Beteiligung beweglichen Sicherungsgutes erheblich hindernder Befund. Nach Ratifizierung des Luxemburger Protokolls durch Österreich wird dieses Problem für die Rollmaterialfinanzierung in Wegfall geraten. Sofern der Sicherungsgeber zum Zeitpunkt der Sicherungsübereignung in einem Vertragsstaat domiziliert (andernfalls finden Rahmenabkommen und Luxemburger Protokoll keine Anwendung), wird es möglich sein, das Sicherungseigentum zugleich als „internationales Sicherungsrecht“ im derzeit im Aufbau befindlichen Internationalen Register einzutragen. Tritt der Sicherungsfall dann bei physischer Präsenz des Rollmaterials in Österreich ein, wird der Sicherungseigentümer von den ihm konventionalrechtlich eingeräumten Zugriffs- und Verwertungsrechten Gebrauch machen können. Insbesondere wird er – unter genau definierten Voraussetzungen – die Ausfuhr und tatsächliche Überführung des zur Sicherheit übertragenen Rollmaterials aus Österreich nach Deutschland betreiben können, um es dort zu verwerten.

stand selbst zur Verfügung gestellt werden, und zugleich wird ein Anreiz gesetzt, ohne Rückgriff auf staatliche Garantien oder sonstige Hilfen privates Kapital zur Verfügung zu stellen. Je mehr privates Kapital aber verfügbar ist und je geringer die Risiken sind, die ein Finanzierer eingehen muss, desto günstiger werden die Konditionen, zu denen Kredite ausgereicht werden. Somit ist für die Rollmaterialfinanzierung zu erwarten, dass das Protokoll von Luxemburg den Zugang der Eisenbahnindustrie zu den privaten Kapitalmärkten erheblich erleichtern und in manchen Fällen überhaupt erst ermöglichen wird. Insbesondere in den Entwicklungsländern darf auf dringend notwendige kommerzielle Finanzierung von Rollmaterial gehofft werden, die ohne verlässliche Staatsgarantien in der Vergangenheit nicht darstellbar war.

Das Luxemburger Protokoll ist Teil eines umfänglicheren Rechtsregimes, das durch das Kapstädter Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausstattung vom 16. November 2001 begründet wurde. Dieses Rahmenabkommen statuiert Rechtsregeln für die globale Anerkennung von drei verschiedenen Sicherungsinteressen an hochwertiger, mobiler Ausstattung, die unter dem Begriff „internationales Sicherungsrecht“ zusammengefasst werden.

¹ Benjamin von Bodungen ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Forschungsstelle für Europäisches Transport- und Verkehrsrecht der Universität Mannheim und hat für die Soziät Freshfields Bruckhaus Deringer an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Eisenbahnprotokolls in Luxemburg teilgenommen.

² Dr. Konrad Schott ist Partner im Frankfurter Büro der Soziät Freshfields Bruckhaus Deringer und zugleich Deputy Chairman der Rail Working Group.

rungsrecht" zusammengefasst werden. Es sind dies die Rechte des Vorbehaltsvorkäufers, des Leasinggebers und des Sicherungsnehmers. Die Konvention von Kapstadt bestimmt in abstrakter Weise, wie ein internationales Sicherungsrecht bestellt wird und welche Zugriffs- und Verwertungsrechte ein Gläubiger im Fall der Nichterfüllung und Schuldnerinsolvenz im Hinblick auf einen dinglich belasteten Ausrüstungsgegenstand hat. Das Rahmenübereinkommen sieht ferner die Einrichtung eines Internationalen Registers vor, das 24 Stunden am Tag und sieben Tage die Woche über das Internet zugänglich ist, und beinhaltet Regeln für die Rangfolge konkurrierender Gläubigerrechte. Grundsätzlich geniesst ein registriertes internationales Sicherungsrecht Vorrang vor nicht registrierten Sicherungsrechten und vor allen zu einem späteren Zeitpunkt im Internationalen Register eingetragenen Sicherungsrechten.

Das Kapstädter Übereinkommen findet auf verschiedene Asset-Kategorien jeweils durch die Implementierung eines Protokolls Anwendung, das speziell für den betreffenden Industriesektor zu schaffen ist. So regelt beispielsweise das für die Luftfahrzeugfinanzierung massgebliche Protokoll, das bereits im Jahre 2001 zusammen mit dem Rahmenübereinkommen beschlossen wurde, dessen Anwendung auf Flugzeugzellen, Flugzeugtriebwerke und Hubschrauber. Es ist seit dem 1. März 2006 in Kraft und entfaltet in 16 Vertragsstaaten, darunter den USA, rechtliche Wirkung. Das Protokoll von Luxemburg erstreckt die Konvention von Kapstadt jetzt auch auf rollendes Eisenbahnmaterial. Auch wenn es dabei in vielerlei Hinsicht der Konzeption des Luftfahrzeugprotokolls folgt, sind doch bedeutsame Unterschiede festzustellen. Beispielsweise sieht das Protokoll von Luxemburg abweichend vom Luftfahrzeugprotokoll nicht die entsprechende Anwendbarkeit bestimmter Vorschriften des Rahmenabkommens auf Veräußerungen von Rollmaterial vor. Es ist allerdings auch nach dem Luxemburger Protokoll möglich, Veräußerungen von Rollmaterial über das Internationale Register publik zu machen. Solche Registrierungen erfolgen allerdings aus-

schliesslich zu Informationszwecken, ohne dass dadurch die Rechte eines Gläubigers aufgrund des Rahmenabkommens oder des Protokolls berührt beziehungsweise Wirkungen aufgrund dieser Übereinkünfte entfaltet würden. Dennoch kann es für den Eigentümer von Rollmaterial durchaus von Interesse sein, Dritten gegenüber sein Eigentum im Internationalen Register kundzutun.

Bemerkenswert ist, dass das Protokoll von Luxemburg für alle Arten von Rollmaterial gilt. Sein Anwendungsbereich reicht von städtischen U-Bahnen und Strassenbahnen bis hin zu Hochgeschwindigkeitszügen wie dem TGV oder ICE. Erfasst werden neben dem jeweiligen Fahrzeug auch die damit verbundenen oder in dieses eingebauten Komponenten einschliesslich der dazugehörigen Handbücher und Aufzeichnungen. Die Anwendbarkeit des Protokolls ist grundsätzlich auch nicht davon abhängig, dass das Rollmaterial grenzüberschreitend eingesetzt wird. Das leuchtet schon deshalb ein, weil Rollmaterial in vielen Fällen das technische Potential in sich birgt, Grenzen zu überschreiten. Es kommt hinzu, dass bisher nur in wenigen Staaten die Möglichkeit bestand, Sicherungs- beziehungsweise Eigentumsrechte an Rollmaterial in einem Register zu publizieren. Folglich bietet das Protokoll von Luxemburg auch dann zusätzliche Sicherheit und einen Mehrwert für Kreditgeber, wenn eine rein innerstaatliche Finanzierung von Rollmaterial ohne Drittstaatenbezug in Rede steht.

Das Protokoll von Luxemburg wirft allerdings auch einige brisante Fragen auf. So wollen Pendler im Schienenpersonennahverkehr selbstredend auch dann pünktlich an ihren Arbeitsplatz gelangen, wenn das befördernde Eisenbahnverkehrsunternehmen beispielsweise seinem Leasinggeber gegenüber mit der Zahlung von Leasingraten in Verzug geraten ist und dieser nunmehr auf das Rollmaterial zugreifen will. In gleicher Weise erscheint es nicht unproblematisch, dem Gläubiger die Inbesitznahme solcher Güterwagen zu gestatten, mit denen militärisches Gerät an seinen Einsatzort transportiert wird. Der Lösungsansatz, den das Protokoll von Luxemburg in diesem Zusammenhang wählt, ist ein durchaus pragmatischer: Sofern in einem Vertragsstaat bereits nationale Rechtsvorschriften Anwendung finden, die den Gläubigerzugriff auf Rollmaterial erschweren oder gänzlich ausschliessen, darf der betreffende Vertragsstaat in einer Deklaration die Fortgeltung dieser Vorschriften für solches rollendes Eisenbahnmaterial anordnen, das üblicherweise zum Zweck der Erbringung einer Dienstleistung von öffentlicher Bedeutung eingesetzt wird. Im Gegenzug ist dem Gläubiger eine Entschädigung zu zahlen, die nicht geringer sein darf als das marktübliche Nutzungsentgelt. Ist allerdings nach der Rechtsordnung eines Vertragsstaates die Zahlung einer solchen Entschädigung bisher nicht vorgesehen, darf der Staat an diesem Rechtszustand mittels einer weiteren Deklaration festhalten. Somit sind potentielle Kreditgeber zumindest vorgewarnt, dass der entschädigungslos hinzunehmende Verlust ihrer Gläubigerrechte im Sicherungsfall droht.

Voraussetzung für das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg ist seine Ratifizierung durch vier Staaten sowie das Vorliegen einer Bescheinigung der OTIF, dass das Internationale Register die volle Funktions-

Beispiel 3

Sofern das mit einem internationalen Sicherungsrecht belastete Rollmaterial zum Zwecke der Erbringung einer Dienstleistung von öffentlicher Bedeutung eingesetzt wird, ist eine Beschränkung der konventionsrechtlich vorgesehnen Zugriffs- und Verwertungsrechte bei Nichterfüllung und Insolvenz des Schuldners denkbar. Dazu muss ein Vertragsstaat erklären, seine diesbezüglichen nationalen Rechtsvorschriften auch weiterhin anwenden zu wollen. In Deutschland betrifft dies beispielsweise das Gesetz über Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934. Danach ist die Verwertung verpfändeter oder zur Sicherung übergegarter Fahrbetriebsmittel von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs bis zum Erlöschen der für das betreffende Bahnunternehmen erteilten Betriebsgenehmigung nur mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde zulässig. An dieser Rechtslage kann für Deutschland mittels einer Erklärung gegenüber dem Depositär festgehalten werden. Da nach deutschem Recht bislang keine Entschädigung des Gläubigers, dem die Verwertung durch die Aufsichtsbehörde verwehrt wurde, vorgesehen war, ist es ebenfalls möglich, die vom Luxemburger Protokoll statuierte Entschädigungspflicht mittels gesonderter Erklärung gegenüber dem Depositär auszuschliessen.

fähigkeit erlangt hat. Bei optimistischer Prognose dürften diese Voraussetzungen frühestens im Jahr 2010 erfüllt werden. Bis dahin steht dem Vorbereitenden Ausschuss noch eine Menge Arbeit ins Haus: So muss über die Besetzung der Aufsichtsbehörde entschieden werden, die erforderlichen technischen Systeme für das Internationale Register sind vorzubereiten, und die Registerordnung muss erstellt werden. Insbesondere wird es noch weiterer Anstrengungen bedürfen, um die weltweit eindeutige Identifizierung von Rollmaterial sicherzustellen. Diese ist für das Funktionieren des Registers unerlässlich, da darin Eintragungen in Bezug auf einzelne Vermögensgegenstände – und nicht in Bezug auf den Schuldner – vorgenommen werden. Schliesslich steht zu erwarten, dass die Haftungshöchstsumme des Registerführers, welche derzeit bei fünf Millionen Sonderleihungsrechten (zirka 5,6 Millionen Euro) pro Kalenderjahr liegt, noch angehoben wird, sofern eine solche höhere Summe auf dem Versicherungsmarkt eingedeckt werden kann.

In der Zusammenschau stellt das Luxemburger Protokoll die Weichen in Richtung auf eine Vereinfachung der innerstaatlichen und internationalen Finanzierung von Rollmaterial. Damit verbindet sich die Hoffnung, dass es der Eisenbahnindustrie künftig möglich sein wird, neue Finanzierungsquellen zu erschliessen und wirkungsvoller mit anderen Teilen des Verkehrssektors, insbesondere dem Luftfahrtbereich, in den Wettbewerb um Finanzierungen zu treten. Überdies dürfte das Luxemburger Protokoll der Entwicklung des Operating-Leasing-Marktes für Rollmaterial Vorschub leisten. Operating-Leasing stellt im Luftfahrtsektor bereits eine der bedeutendsten Finanzierungsformen dar. Im Ergebnis werden Eisenbahnbetreiber, Hersteller, finanzierende Banken und Leasinggeber allesamt von dem neuen Regelwerk profitieren.

Beispiel 2

Wird Rollmaterial in Deutschland unter Vereinbarung eines Eigentumsvorbehaltes veräußert, so wird die Vorbehaltsvereinbarung – Anwendbarkeit sowie Ratifizierung des Luxemburger Protokolls durch die Schweiz vorausgesetzt – auch in der Schweiz dingliche Wirkungen gegenüber Dritten in der Einzelzwangsvollstreckung und Insolvenz entfalten, sofern die Vorbehaltsvereinbarung die vom Rahmenabkommen aufgestellten Voraussetzungen für die Begründung eines „internationalen Sicherungsrechtes“ erfüllt und im Internationalen Register immatrikuliert wird. Entgegen der bisherigen Rechtslage entfällt das Erfordernis der Registrierung des deutschen Eigentumsvorbehaltes in der Schweiz. Der deutsche Verkäufer kann dann im Fall der Nichterfüllung durch den Käufer die Vereinbarung mit diesem beenden und das in der Schweiz befindliche Rollmaterial in seinen Besitz nehmen. Eine gerichtliche Entscheidung ist dazu nur erforderlich, wenn die Schweiz anlässlich ihrer Ratifikation einen entsprechenden Vorbehalt erklärt. Dieses Beispiel gilt entsprechend im Fall eines Leasingvertrages.