



Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; email: info@railworkinggroup.org

✂ [RailWorkingGrp](#)
[in](#) [LinkedIn](#)

El Protocolo Ferroviario de Luxemburgo en pocas palabras

Se estima que actualmente los ferrocarriles invierten anualmente alrededor de 63.300 millones de euros en material rodante, pero se necesita mucho más y los gobiernos no siempre pueden financiar las necesidades existentes, y mucho menos aumentar la inversión. A menos que exista un apoyo crediticio estatal calificado para la inversión, los financiadores del sector privado de equipos ferroviarios exigen garantías de que se reembolsarán los créditos concedidos mediante préstamos o arrendamientos y de que se respetarán sus derechos de propiedad, incluida la recuperación de la posesión en caso de incumplimiento o insolvencia del deudor, incluso cuando sus garantías sean transfronterizas.

- [El Protocolo ferroviario de Luxemburgo](#) al [Convenio de Ciudad del Cabo sobre garantías internacionales sobre bienes de equipo móvil](#) es un tratado mundial innovador que facilita y abarata la financiación por parte del sector privado de material rodante ferroviario nuevo o usado en todo el mundo, al reducir el riesgo y los costes para los acreedores.
 - Crea un nuevo marco jurídico mundial que protege y regula los derechos de garantía de los acreedores cuando estos arriendan o garantizan material rodante, y establece un sistema común para la recuperación del material rodante en caso de incumplimiento o insolvencia del deudor, sujeto a salvaguardias de interés público.
 - El Protocolo se aplica cuando el deudor/arrendatario/comprador condicional se encuentra en un Estado contratante y abarca todo el material rodante, desde vagones y locomotoras convencionales de pasajeros y mercancías hasta equipos ferroviarios «amarillos», trenes de metro y trenes ligeros, tranvías y teleféricos.
 - El Protocolo establece un nuevo [Registro Internacional](#) con sede en Luxemburgo en el que se inscribirán las garantías reales y que podrá consultarse públicamente las 24 horas del día, los 7 días de la semana, a

El Rail Working Group es una asociación sin ánimo de lucro constituida según la legislación suiza que representa a una amplia muestra representativa de la comunidad ferroviaria mundial. Para obtener una lista completa de nuestros miembros y más información sobre nosotros, visite nuestro sitio web en www.railworkinggroup.org



través de Internet, lo que facilitará a los posibles acreedores o compradores la comprobación de cualquier reclamación rival sobre el equipo ferroviario que se financie o adquiera.

- También introduce por primera vez un sistema de identificación único a nivel mundial para todo el material rodante (URVIS), cuyos números son emitidos por el Registro Internacional. Una de las condiciones para el registro de una garantía real es que el número URVIS esté fijado de forma permanente al material rodante, de conformidad con las normas mínimas establecidas en las [Normas Modelo de las Naciones Unidas sobre la Identificación Permanente del Material Rodante Ferroviario](#).
- El Protocolo está en vigor en los Estados contratantes desde el **8 de marzo de 2024**. Gabón, Luxemburgo, Paraguay, Sudáfrica, España, Suecia y la Unión Europea, en lo que respecta a sus competencias, han ratificado el Protocolo (así como el Convenio). Italia, Francia, Suiza, Mozambique, Alemania y el Reino Unido han firmado el Protocolo y están avanzando hacia su ratificación, y muchos otros Estados de todo el mundo están estudiando activamente su adopción.
- Aunque el Protocolo será especialmente útil en lo que respecta al equipo que cruza fronteras, evitando que la seguridad creada en virtud de una ley sea impugnada en los tribunales de otra jurisdicción donde se encuentre el activo, también contribuirá a la financiación nacional y reducirá el coste de las estructuras de transacción y la documentación, ya que el Protocolo introduce un conjunto común de normas aplicables a la financiación garantizada del material rodante en diferentes jurisdicciones legales.
- Al reducir el riesgo para los financiadores de equipos ferroviarios, contribuirá a
 - Atraer a más prestamistas e inversores privados al mercado, lo que se traducirá en una financiación más barata para los operadores públicos y privados sin garantía estatal, creando opciones para los operadores en relación con los costes y los tipos de financiación.
 - Reducir el coste del crédito, ya que los bancos y otros prestamistas regulados reducirán su ponderación de riesgo/provisiones y costes de transacción.
 - Reducir las primas de riesgo cobradas por las agencias de crédito a la exportación.
 - Facilitar los préstamos basados en activos a clientes a los que, hasta ahora, su bajo nivel crediticio y/o la falta de una infraestructura legal impedían a los bancos concederles préstamos.
 - Fomentar la inversión de capital en material rodante, lo que a su vez promoverá la expansión de las instalaciones de fabricación y mantenimiento de material rodante.



- Apoyar los arrendamientos operativos a corto plazo de material rodante, tanto dentro como entre operadores ferroviarios, garantizando un uso más eficiente del material rodante.

De este modo, se fomentan valores residuales más elevados gracias a una mayor estandarización de los equipos y se reducen las barreras de entrada al sector para los operadores del sector privado, lo que aumenta la eficiencia de los operadores existentes y reduce la dependencia de los operadores estatales y privados de la financiación o las garantías estatales, lo que da lugar a un sector más dinámico y competitivo. Los gobiernos pueden entonces centrar sus limitados recursos en la financiación de infraestructuras en lugar de en el material rodante.

Para obtener más información sobre el Protocolo Ferroviario de Luxemburgo, visite www.railworkinggroup.org. Para conocer las últimas novedades, regístrese en la [página del grupo de LinkedIn](#) del Grupo de Trabajo Ferroviario.