



www.railworkinggroup.org

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

[RailWorkingGrp](#)
[LinkedIn](#)

Люксембургский железнодорожный протокол - в двух словах

- По оценкам, в настоящее время железные дороги инвестируют в подвижной состав около 63,3 миллиарда евро в год, но требуется гораздо больше, и правительства не всегда могут финансировать существующие потребности на нынешнем уровне, не говоря уже об увеличении инвестиций.
- Если нет государственной кредитной поддержки с инвестиционным рейтингом, частные инвесторы, финансирующие железнодорожное оборудование, требуют гарантий того, что кредит, предоставленный в виде займов или лизинга, будет возвращен, и что их права собственности будут соблюдены, даже когда их залог перемещается за границу, и активы могут быть возвращены кредитору в случае неуплаты или неплатежеспособности должника.
- [Люксембургский железнодорожный протокол](#) к [Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования](#) создает новую международную правовую базу для признания и регулирования интересов кредиторов, арендодателей и продавцов, продающих по договорам условной продажи, где каждый из них обеспечен подвижным составом. Протокол вступил в силу в договаривающихся государствах **8 марта 2024 года**, и Протокол (а также Конвенция) был ратифицирован Испанией, Швецией, Люксембургом, Парагваем, Габоном, Южной Африкой и Европейским союзом в пределах его юрисдикции. Несколько других стран, включая Италию, Францию, Швейцарию, Германию и Великобританию, подписали Протокол и с разной скоростью приводятся к его ратификации.

Рабочая группа по железнодорожному транспорту является некоммерческой ассоциацией, учрежденной в соответствии со швейцарским законодательством представляющих широкий спектр мирового железнодорожного сообщества. Полный список наших членов и более подробную информацию о нас можно найти на нашем сайте: www.railworkinggroup.org.

ID регистра прозрачности EC: 958065448312-61.

- Протокол предусматривает создание нового [международного реестра](#), расположенного в Люксембурге, в котором будут регистрироваться обеспечительные интересы и осуществляться публичный поиск, доступный круглосуточно через Интернет и облегчающий потенциальным кредиторам или покупателям проверку любых конкурирующих претензий на железнодорожное оборудование, которое финансируется или приобретается.
- Он также впервые вводит глобальную систему уникальной идентификации для всего подвижного состава (URVIS), причем номера URVIS выдаются Международным реестром. Номер URVIS должен быть постоянно закреплен на подвижном составе, поскольку является условием для регистрации обеспечительного интереса в Реестре. В настоящее время Организация Объединенных Наций приняла глобальные [Типовые правила постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава](#), устанавливающие минимальные стандарты для постоянной маркировки подвижного состава номерами URVIS.
- Протокол применяется ко всем типам подвижного состава, а также создает общую систему возврата подвижного состава в случае дефолта или неплатежеспособности должника при условии соблюдения гарантий общественных интересов.
- Хотя Протокол будет особенно полезен в отношении оборудования, которое пересекает границы, позволяя избежать нынешних трудностей, когда обеспечение, созданное в соответствии с одним законом, оспаривается в судах другой юрисдикции, где находится актив, он также будет способствовать внутреннему финансированию и снизит стоимость структуры сделок и документации, поскольку Протокол вводит общий набор правил, применимых к обеспеченному финансированию подвижного состава в различных правовых юрисдикциях
- Снижая риск для финансистов железнодорожного оборудования, протокол позволит
 - привлечь на рынок больше кредиторов из частного сектора, что приведет к удешевлению финансирования для операторов, не имеющих государственных гарантий, и создаст для операторов возможность выбора в отношении стоимости и типов финансирования
 - снижение стоимости кредитов, так как банки и другие кредиторы уменьшат взвешивание/предоставление рисков и операционные издержки, что также приведет к снижению премий за риск со стороны экспортно-кредитных агентств



- содействовать кредитованию клиентов, которым, до сих пор, плохая кредитоспособность и/или отсутствие правовой инфраструктуры не позволяли кредитовать банки
- стимулировать капиталовложения в подвижной состав, что, в свою очередь, будет способствовать расширению производства и обслуживания подвижного состава
- поддерживать краткосрочную операционную аренду подвижного состава, причем не только для железнодорожных операторов от финансирующих организаций, но и между операторами, обеспечивая более эффективное использование подвижного состава

Тем самым снизятся барьеры для входа в отрасль операторов частного сектора, повысится эффективность и конкурентоспособность существующих операторов и уменьшится зависимость государственных и частных операторов от государственного финансирования, что, в свою очередь, приведет к более динамичному развитию отрасли. В этом случае правительства смогут направить ограниченные ресурсы на финансирование инфраструктуры, а не подвижного состава.

Более подробную информацию о Люксембургском железнодорожном протоколе можно найти на сайте www.railworkinggroup.org , а также на сайте УНИДРУА www.unidroit.org . Следите за последними новостями на нашей странице в [LinkedIn](#).