RAIL WORKING GROUP

www.railworkinggroup.org

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

RailWorkingGrp
LinkedIn

Dlaczego Protokół Luksemburski może mieć zastosowanie do transakcji krajowych

Protokół Luksemburski do Konwencji Kapsztadzkiej o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym jest przełomowym traktatem o zasięgu globalnym, który znacznie ułatwi prywatnemu sektorowi finansowanie na całym świecie taboru kolejowego (od pociągów po tramwaje). Przewiduje on nowy system praw wierzycieli, których zabezpieczenia zostaną zarejestrowane, a informacje o nich będą dostępne on-line przez całą dobę, siedem dni w tygodniu, w międzynarodowym rejestrze z siedzibą w Luksemburgu. Z chwilą wejścia w życie Protokół Luksemburski umożliwi zwiększone i tańsze finansowanie ze strony sektora prywatnego, wspierając tym samym tak bardzo potrzebne nowe zamówienia na tabor kolejowy. Zredukuje to istniejące bariery wejścia nowych przewoźników na rynek kolejowy i doprowadzi do zwiększenia konkurencyjności i dynamicznego rozwoju całego przemysłu kolejowego, przynosząc istotne korzyści społeczne, środowiskowe, rozwojowe oraz ekonomiczne, jak również tworząc nowe możliwości biznesowe dla przedsiębiorstw.

Istnieje pogląd, że Protokół Luksemburski ma zastosowanie jedynie do finansowania taboru kolejowego, który przekracza granice. Konwencja Kapsztadzka koncentruje się na „interesie międzynarodowym" i trzy pierwsze protokoły do Konwencji dotyczące sprzętu lotniczego, kolejowego i kosmicznego uznane zostały za najważniejsze, gdyż w każdym przypadku istnieje możliwość, że finansowany sprzęt przekroczy granice państwowe. Oczywistym jest natomiast, że istnienie wspólnego systemu międzynarodowego w odniesieniu do praw wierzycieli jest w takich przypadkach szczególnie istotne. Jednak w sektorze kolejowym Konwencja niesie ogromne korzyści także w sytuacjach, w których finansowany sprzęt, taki jak tramwaje lub wagony metra, w ramach codziennego użytkowania nie przekracza żadnych granic. Istnieją dwie zasadnicze przyczyny takiego stanu rzeczy.

Czy to naprawdę jest tylko transakcja krajowa?
Leasingodawcą i leasingobiorca mogą znajdować się w tym samym państwie. Nie oznacza to jednak automatycznie, że również tabor kolejowy znajduje się w tym samym kraju. Nawet, jeżeli tak jest, sprzęt kolejowy może przemieścić się na teren innej jurysdykcji w trakcie bieżącego finansowania lub po jego zakończeniu, w związku z czym system zabezpieczenia przewidziany w Protokole może się okazać bardzo cenny. Ponadto mogą występować dodatkowe okoliczności, mające wpływ na ocenę charakteru całej transakcji:

- Leasingodawca lub leasingobiorca mogą następczo przenieść swoje prawa i obowiązki na rzecz podmiotu zagranicznego

The Rail Working Group is a not-for-profit association constituted under Swiss law
representing a broad cross section of the global railway community.
For a complete list of our members and more about us, please visit our website at www.railworkinggroup.org

EU Transparency Register ID: 958065448312-61.

- Leasingodawca może finansować leasing na podstawie zabezpieczonej umowy kredytowej z bankiem lub konsorcjum banków znajdujących się w innej jurysdykcji (innych jurysdykcjach)
- Leasingobiorca lub dłużnik mogą, krótko- lub długoterminowo, podnająć sprzęt na rzecz podmiotu z siedzibą w innym państwie
- Tabor kolejowy mógł zostać wyprodukowany w innym kraju z zabezpieczeniem ustanowionym przed importem sprzętu do kraju, w którym ma on być użytkowany
- Tabor kolejowy może w okresie eksploatacji zostać przemieszczony do innego państwa (bez względu na to czy bezpośrednio torami, czy też w inny sposób)

z zastrzeżeniem, że Protokół ma zastosowanie, jeśli *dłużnik* (a nie sprzęt) znajduje się w umawiającym się państwie. Tak więc to, co na pierwszy rzut oka wydaje się transakcją krajową, może wcale nią nie być.

Istotne krajowe korzyści prawne i operacyjne

W przeciwieństwie do sektora lotniczego nie istnieją krajowe rejestry własności ani zabezpieczeń dotyczących taboru kolejowego. Nie ma nawet powszechnego systemu umożliwiającego identyfikację taboru kolejowego w jednolity sposób. Luksemburski Protokół Kolejowy po raz pierwszy wprowadzi publiczny rejestr dostępny na całym świecie, zawierający wykaz krajowych i zagranicznych transakcji, roszczeń stron dotyczących określonego taboru kolejowego, a także uniwersalny system identyfikacji tego taboru. Przyniesie to dodatkowe korzyści w postaci umożliwienia monitorowania lokalizacji aktywów w czasie rzeczywistym oraz śledzenia cyklu użytkowego taboru kolejowego, co może być szczególnie przydatne do celów konserwacji i ubezpieczeń.

W wielu systemach prawnych przepisy prawa krajowego nie są jasne, jeśli chodzi o prawa wierzycieli związane z leasingiem lub udzielaniem zabezpieczonego kredytowania sprzętu kolejowego. Przyczyną tego jest fakt, że transport kolejowy zapewniany był w przeszłości w przeważającej mierze przez państwowych przewoźników. Protokół Luksemburski po raz pierwszy umożliwia spójny system w jasny sposób porządkujący prawa wierzycieli w okresie finansowania, a także w chwili zaprzestania finansowania z powodu niewywiązywania się przez dłużników z zobowiązań, ich niewypłacalności lub w inny sposób. Rejestr publiczny ujawni również pierwszeństwo między wierzycielami oraz roszczenia właścicieli i stworzy spójny międzynarodowy system dotyczący kwestii polityki państwowej, takich jak chociażby aspekt usług publicznych.

Zatem, mimo że Luksemburski Protokół Kolejowy będzie miał zasadnicze znaczenie dla zabezpieczania finansowania taboru kolejowego przekraczającego granice, będzie on istotny dla wszystkich zabezpieczonych kredytów lub transakcji leasingu, przynosząc bezpośrednie korzyści nawet w przypadkach, gdy wszystkie zainteresowane strony, a także sam tabor kolejowy, znajdują się w tej samej jurysdykcji. Nie chodzi tu przy tym tylko o nowe prawa wierzycieli i ochronę dostępną w kraju. Protokół, przez stworzenie zsynchronizowanego reżimu finansowania sprzętu kolejowego na całym świecie, przyciągnie dodatkowe, bardziej zróżnicowane i tańsze finansowanie, sprzyjając nowym zamówieniom i bardziej wydajnemu użytkowaniu taboru kolejowego, a przez to w nadchodzących latach przyczyni się do zwiększenia poziomu prywatyzacji i konkurencyjności sektora kolejowego.