

# Luksemburski Protokół Kolejowy - nowe możliwości

KONWENCJA KAPSTADZKA Z 2001 ROKU  
O ZABEZPIECZENIACH MIĘDZYNARODOWYCH NA WYPOSAŻENIU RUCHOMYM



## Globalne ramy prawne dotyczące uznawania i regulacji zabezpieczeń

### Wyzwanie: finansowanie sprzętu kolejowego

Szacuje się, że koleje inwestują obecnie ok. 35 mld euro rocznie w tabor kolejowy. Potrzeby są jednak znacznie większe, ponieważ rządy szukają możliwości rozwoju kolei jako wydajnej, przyjaznej środowisku i bezpiecznej metody transportu osób i towarów. Państwa nie zawsze są jednak w stanie utrzymać finansowanie branży kolejowej na obecnym poziomie, nie mówiąc już o zwiększaniu inwestycji. Tymczasem nowoczesna sieć kolejowa w dalszym ciągu jest priorytetem w krajach rozwijających się.

Bez państwowego wsparcia podmioty z sektora prywatnego finansujące zakup sprzętu kolejowego żądają udzielania zabezpieczeń mających gwarantować, że kredytowanie udzielone w formie pożyczek lub leasingu zostanie spłacone oraz że ustanowione na ich rzecz prawa będą respektowane nawet w sytuacji, w której przedmiot zabezpieczenia przekroczy granice. Chodzi o to, aby aktywa te mogły zostać przejęte przez wierzyciela w każdym przypadku nieregulowania przez dłużnika zobowiązań czy też w razie jego niewypłacalności.

Podstawowy problem polega na tym, że do tej pory nie istnieje żaden międzynarodowy system rejestracji zabezpieczeń. Odpowiednich rejestrów aktywów, które regulowałyby pierwszeństwo praw wierzycieli, nie ma również często na poziomie krajowym. Brakuje także globalnego systemu identyfikacji taboru kolejowego.

### Rozwiązanie: Protokół Luksemburski do Konwencji Kapsztadzkiej o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym

Na Konferencji Dyplomatycznej w Luksemburgu w lutym 2007 r., sponsorowanej wspólnie przez UNIDROIT i OTIF, w której uczestniczyły 42 państwa i 12 organizacje międzynarodowe, przyjęty został Protokół Luksemburski do Konwencji Kapsztadzkiej o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym, tworząc nowe ramy prawne o zasięgu światowym mające na celu określenie i uregulowanie zabezpieczeń ustanowionych na taborze kolejowym na rzecz kredytodawców, leasingodawców i sprzedających na podstawie warunkowych umów sprzedaży

Protokół stosuje się do całego taboru kolejowego (od pociągów szybkobieżnych po tramwaje). Stworzy on międzynarodowy system rejestracji zabezpieczeń, z rejestrem dostępnym on-line przez całą dobę, siedem dni w tygodniu, umożliwiając zainteresowanym stronom

zarejestrowanie swoich zabezpieczeń, a potencjalnym wierzycielom sprawdzenie wszystkich roszczeń dotyczących finansowanego sprzętu. Rejestr stworzy po raz pierwszy unikalną globalną platformę identyfikacyjną dla taboru kolejowego i umożliwi podmiotom finansującym zarejestrowanie swoich zabezpieczeń, a potencjalnym wierzycielom i nabywcom sprawdzenie wszelkich roszczeń dotyczących finansowanego sprzętu.

Protokół stworzy również uniwersalny system przejmowania aktywów w przypadku niewywiązywania się przez dłużników z zobowiązań lub ich niewypłacalności z uwzględnieniem konieczności ochrony interesu publicznego.

Protokół będzie szczególnie przydatny w odniesieniu do sprzętu przekraczającego granice, pozwalając uniknąć trudności związanych z zabezpieczeniami ustanowionymi na podstawie prawa jednego państwa, a kwestionowanymi w sądach innej jurysdykcji, w której w danym momencie znajdują się aktywa. Będzie on jednak pomocny także w finansowaniu krajowym.

### **Liczne korzyści dla wszystkich zainteresowanych**

Przez zmniejszenie ryzyka dla podmiotów finansujących tabor kolejowy Protokół:

- przyciągnie na rynek większą liczbę pożyczkodawców z sektora prywatnego, co będzie skutkowało obniżeniem kosztów finansowania dla przewoźników nieobjętych gwarancjami państwowymi, albowiem ryzyko dla podmiotów finansujących z sektora prywatnego zmniejszy się i więcej takich podmiotów napłynie na rynek, zwiększając tym samym wybór dla przewoźników w zakresie kosztów i rodzajów finansowania
- umożliwi udzielanie finansowania klientom, których niekorzystna sytuacja kredytowa i brak odpowiednich rozwiązań prawnych do tej pory zniechęcała kredytodawców
- przyciągnie inwestycje kapitałowe, co z kolei przyczyni się do rozwoju zakładów produkujących tabor kolejowy
- umożliwi krótkoterminowy leasing operacyjny taboru kolejowego, nie tylko pomiędzy przewoźnikami i podmiotami finansującymi, ale także pomiędzy samymi przewoźnikami, zapewniając wydajniejsze wykorzystanie taboru kolejowego

Tym samym Protokół zredukuje bariery wejścia na rynek dla nowych przewoźników z sektora prywatnego, przyczyniając się do większej wydajności i konkurencyjności istniejących przewoźników oraz do zmniejszenia zależności państwowych i prywatnych przewoźników od finansowania przez państwo. To z kolei bezpośrednio przyczyni się do dynamicznego rozwoju całej branży. Rządy będą mogły wówczas angażować swoje ograniczone środki w finansowanie infrastruktury zamiast przeznaczać je na tabor kolejowy.

Treść protokołu oraz przydatne artykuły, notatki informacyjne i prezentacje dostępne są na stronie [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)



The Rail Working Group jest międzynarodowym stowarzyszeniem non-profit skupiającym podmioty ze wszystkich sektorów przemysłu kolejowego na świecie. RWG aktywnie współpracuje z rządami, organizacjami branżowymi oraz dwiema organizacjami patronującymi - OTIF i UNIDROIT - w związku z implementacją Protokołu Luksemburskiego do Konwencji Kapsztadzkiej o zabezpieczeniach międzynarodowych na wyposażeniu ruchomym jako mechanizmu sprzyjającego finansowaniu taboru kolejowego przez inwestorów z sektora prywatnego.

**[www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)**