



An association under Swiss law

www.railworkinggroup.org

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: Argumentos en contra

El Protocolo de Luxemburgo al Convenio de Ciudad del Cabo de 2001 facilitará considerablemente la financiación del material rodante ferroviario por parte del sector privado en todo el mundo. Establecerá un nuevo sistema de garantías internacionales para los acreedores (prestamistas y arrendadores garantizados) cuyos «derechos internacionales» creados en virtud del Protocolo se registrarán y podrán consultarse las 24 horas del día, los 7 días de la semana, en un registro internacional con sede en Luxemburgo. También introducirá un nuevo sistema de identificación global único, URVIS¹, para todo el material rodante.

Una vez que entre en vigor, el Protocolo de Luxemburgo facilitará a los bancos y otras entidades financieras la concesión de financiación más barata para apoyar la adquisición de nuevo material rodante, tan necesaria en Europa y fuera de ella, sin garantías ni ayudas estatales. En consecuencia, reducirá las barreras de entrada para los nuevos operadores, apoyará a los operadores que ofrecen servicios de transporte en diversas partes de Europa y dará lugar a un sector ferroviario más competitivo y dinámico en todo el mundo, lo que reportará importantes ventajas sociales, medioambientales, de desarrollo y económicas, así como nuevas oportunidades de negocio. Para los financiadores y arrendadores de material rodado que cruza las fronteras nacionales, supondrá un nuevo nivel de protección jurídica y podría cambiar la estructura tradicional de las financiaciones garantizadas en determinadas jurisdicciones.

¿Cuáles son las desventajas?

Reduciría la dependencia del gobierno

Actualmente, la gran mayoría de los gastos en material rodante nuevo son financiados o garantizados por el gobierno². El Protocolo de Luxemburgo facilitará a los operadores, ya

¹ Sistema único de identificación de vehículos ferroviarios, establecido en la normativa aplicable al registro internacional.

² Véase, por ejemplo, la posición en Europa del informe Roland Berger publicado por el Grupo de Trabajo Ferroviario en enero de 2016 en http://railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/160122_Private%20financing%20of%20rolling%20stock_Europe.pdf



sean privados o estatales, la obtención de fondos independientes del gobierno. Creemos que esto es positivo, pero algunos gobiernos pueden considerar, por razones ideológicas, que el sector ferroviario debe ser financiado exclusivamente por el sector público.

Tiempo gubernamental y legislativo necesario al inicio

El Protocolo deberá ser adoptado mediante un proceso legislativo en el Estado en cuestión. El proceso exacto variará de un país a otro, pero inevitablemente puede implicar la participación de varios departamentos gubernamentales, un proceso de consulta formal e informal, la redacción de legislación por parte del Parlamento u otros órganos consultivos (que también deberán tener en cuenta la legislación vigente). Esto requiere tiempo en lo que a menudo es una agenda legislativa parlamentaria muy apretada, y será necesario resolver los posibles conflictos con la legislación, la jurisprudencia y la práctica administrativa vigentes.

Otro número

Para obtener los beneficios del Protocolo de Luxemburgo, cada elemento del material rodante deberá ser identificable de forma única. Para ello, el deudor o su agente deberá adquirir el número URVIS de 20 dígitos del registro internacional y adjuntarlo en la forma prescrita al material rodante. El fabricante puede decidir añadir el número automáticamente a los equipos nuevos. Es probable que los fabricantes, las empresas de mantenimiento y los operadores deseen añadir este número a sus registros. El número deberá fijarse de forma permanente al material rodante según los procedimientos establecidos por el registro internacional. Esto supondrá un pequeño proceso y un coste adicional.

Nuevos costes

Se aplicará un pequeño cargo por el número URVIS. A continuación, el registro de la garantía internacional del acreedor en el registro internacional estará sujeto a tasas de registro. Es posible que algunas de estas tasas se repercutan al deudor. Cada cargo es una tasa única y el coste por activo no será considerable.

Riesgo de recuperación

El Protocolo restringirá a cualquier deudor moroso que retenga el equipo financiado si incumple su contrato de financiación o arrendamiento. Además, los Estados contratantes del Protocolo solo podrán bloquear la recuperación de determinados tipos de material rodante previamente especificados y sobre la base de una compensación al acreedor.³

Inversión inicial de tiempo

Comprender el funcionamiento del Protocolo, así como organizar los registros iniciales de las entidades usuarias transaccionales y profesionales, supondrá una inversión inicial de tiempo para las partes interesadas y sus asesores. No será necesariamente significativa, pero, como ocurre con cualquier sistema nuevo, puede implicar la lectura de notas orientativas, artículos e instrucciones. Los deudores y acreedores también tendrán que revisar su documentación estándar para ver qué cambios serían necesarios cuando el Protocolo entre en vigor en el país donde se encuentra el deudor. Sin embargo, muchos usuarios estarán familiarizados con los procedimientos establecidos para el registro internacional de objetos aeronáuticos, en virtud del Convenio de Ciudad del Cabo, en Dublín, y esperamos que el registro internacional de material rodante ferroviario, que funcionará en Luxemburgo, utilice procedimientos muy similares.⁴

³ Véase el artículo XXV del Protocolo.

⁴ Las normas que rigen el registro internacional en Luxemburgo se basan en las que rigen el registro de Dublín, y el registrador en Luxemburgo, al igual que el registrador en Dublín, es una filial de SITA.



Transparencia

Dado que el Registro Internacional es de dominio público, cualquier persona, incluidos los competidores, puede consultar el Registro para comprobar qué organizaciones tienen intereses internacionales en un activo específico. Los detalles de cualquier financiación no se depositarán en el Registro Internacional y, por lo tanto, no estarán disponibles, pero incluso la identidad de un acreedor podría ser una información útil. Sin embargo, una parte sensible podría contrarrestar esto utilizando un representante o fideicomisario como titular registrado del interés internacional.

Lo que muestra este análisis es que, aunque el Protocolo presenta algunas desventajas, estas serán mínimas. Y, sin duda, se verán compensadas por las ventajas que ofrece el Protocolo.

Para obtener más información sobre el Protocolo ferroviario de Luxemburgo, visite www.railworkinggroup.org. Manténgase al día de las últimas novedades a través de la [página del grupo de LinkedIn](#) del Grupo de Trabajo Ferroviario.