



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

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

Стишло про Люксембурзький залізничний протокол

Наразі, залізничні компанії щорічно інвестують близько 63,3 млрд євро у рухомий склад. Втім, значно більше є необхідним, а уряди не завжди можуть фінансувати існуючі потреби, не кажучи вже про збільшення інвестицій.

За відсутності державного гарантування з високим інвестиційним рейтингом, приватний сектор, який фінансує придбання й використання залізничного транспорту, вимагає гарантій того, що:

- їх інвестиції в рухомий склад на умовах позик чи лізингу будуть повернуті, а також
- їх майнові права, включно із правом повернення активів у разі невиконання зобов'язань боржником або його банкрутства, будуть захищені

навіть тоді, коли відповідні активи (рухомий склад) можуть перетинати кордони.

- Люксембурзький залізничний протокол (Протокол) до [Кейптаунської конвенції про міжнародні гарантії щодо рухомого обладнання](#) (Конвенція) – це всесвітній міжнародний договір, який полегшує та здешевлює фінансування нового або вживаного рухомого складу для приватного сектору в усьому світі, зменшуючи ризики та витрати кредиторів.
 - Люксембурзький залізничний Протокол створює нову всесвітню правову базу для врегулювання й захисту майнових прав кредиторів на залізничний рухомий склад, коли він надається у лізинг, продається за договором купівлі-продажу з утриманням права власності, або слугує забезпеченням виконання зобов'язань.
 - Протокол також запроваджує систему повернення, з урахуванням суспільних інтересів, залізничного рухомого складу у володіння кредитора у разі невиконання боржником своїх зобов'язань або його банкрутства.

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.



- Протокол застосовується коли боржник, лізингоодержувач чи умовний покупець залізничного транспорту знаходиться в договірній державі. Він охоплює весь рухомий склад, від звичайних пасажирських або вантажних вагонів і локомотивів до ремонтно-будівельної залізничної техніки, поїздів метро і легкорейкового транспорту, трамваїв і фунікулерів.
- Відповідно до Протоколу, майнові права кредиторів на залізничний транспорт можуть бути зареєстровані у [Міжнародному реєстрі](#), доступному онлайн в режимі 24/7. Це полегшує перевірку конкуруючих вимог на рухомий склад для потенційних кредиторів або покупців.
- Протокол також вперше запровадив глобальну уніфіковану ідентифікаційну систему для усього залізничного рухомого складу (URVIS), номери якої видаються Міжнародним реєстром. Умовою для реєстрації майнового права є те, що номер URVIS незмінно закріплений за рухомим складом відповідно до мінімальних стандартів, передбачених [Типовими правилами про постійну ідентифікацію залізничного рухомого складу](#) ООН.
- Протокол набув чинності в договірних державах **з 8 березня 2024 року**. Протокол (разом з Конвенцією) вже ратифікували Габон, Іспанія, Люксембург, Парагвай, Південна Африка, Швеція та Європейський Союз у межах своєї компетенції. Італія, Мозамбік, Німеччина, Велика Британія Франція та Швейцарія підписали Протокол і працюють над його ратифікацією, а багато інших держав у всьому світі прямують до прийняття Протоколу.
- Якщо рухомий склад перетинає кордони, Протокол допомагає уникнути оскарження майнових прав на залізничне обладнання відповідно до права однієї юрисдикції в судах інших юрисдикцій, де таке обладнання знаходиться.
- Протокол також сприяє внутрішньодержавному фінансуванню і знижує вартість відповідних транзакцій, оскільки він передбачає загальний набір правил, що застосовуються до фінансування залізничного транспорту під забезпечення активами в різних юрисдикціях.
- Зменшуючи ризики для тих, хто фінансує придбання й використання залізничного рухомого складу, Протокол сприятиме:
 - залученню на український ринок більшої кількості приватних кредиторів та інвесторів, що призведе до здешевлення фінансування для Укрзалізниці та, потенційно, приватних операторів. Протокол розширює вибір видів фінансування та його ціновий діапазон для залізничних операторів.
 - зниженню вартості фінансування, оскільки банки та інші регульовані кредитори зменшують свої транзакційні витрати і пом'якшують умови про втрату чи пошкодження активів.



- зменшенню преміальних за ризики, що стягуються експортно-кредитними агентствами.
- полегшенню кредитування під забезпечення активами для покупців залізничного рухомого складу, для яких банківське кредитування досі недоступне через їх низьку кредитоспроможність та/або відсутність відповідної правової інфраструктури.
- заохоченню інвестицій капіталу в рухомий склад, що, в свою чергу, сприятиме розширенню потужностей з виробництва та обслуговування рухомого залізничного транспорту.
- підтримці короткострокового операційного лізингу рухомого складу для залізничних операторів, що забезпечить ефективніше використання рухомого складу.

Таким чином, Протокол допоможе:

- зберегти вищу балансову (залишкову) вартість залізничного транспорту шляхом стандартизації обладнання.
- знизити бар'єри для входу нових приватних залізничних операторів на ринок.
- забезпечити вищу ефективність і меншу залежність від державного гарантування/забезпечення для існуючих операторів.
- посприяти розвитку більш динамічної й конкурентної залізничної індустрії.

За таких умов, уряди можуть зосередити свою увагу й обмежені ресурси на фінансуванні залізничної інфраструктури, а не рухомого складу.

Щоб дізнатися більше про Люксембурзький залізничний протокол, відвідайте www.railworkinggroup.org. Щоб бути в курсі останніх подій, зареєструйтесь на сторінці Робочої групи з питань залізниці в [мережі LinkedIn](#).