



<http://www.railworkinggroup.org/>

Baarerstrasse 98, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland Tel: +41 (0)41 760 28 88;  
Fax: +41 (0)41 760 29 09; email:info@railworkinggroup.org

## **Feststellung der tatsächlichen Kosten des Luxemburger Eisenbahnprotokolls für Schienenfahrzeughersteller**

Das Luxemburger Protokoll zur Kapstadt-Konvention ist ein neues globales Rechtssystem für die Anerkennung und Rangfolge von Sicherungsrechten, die Gläubigern zustehen, welche rollendes Eisenbahnmaterial aller Art (einschließlich Personen- und Güterlokomotiven sowie -wagen, U- und Stadtbahnen, Straßenbahnen und Seilbahnen) zur Besicherung von Krediten nutzen oder verleasen. Dieses Sicherungsrecht wird in ein neues internationales Register in Luxemburg eingetragen, welches rund um die Uhr für die Öffentlichkeit zum Zwecke von Registerabfragen zugänglich ist.

Nach seinem Inkrafttreten wird das Luxemburger Eisenbahnprotokoll Banken und anderen Finanziers erlauben, günstigere Finanzierungen anzubieten, wodurch die erforderliche Beschaffung von neuem Rollmaterial weltweit ohne Rückgriff auf staatliche Garantien oder Unterstützung angekurbelt wird. In einigen Teilen der Welt wird das Protokoll den Betreibern von Rollmaterial Zugang zu Fremdkapital verschaffen, an die der private Sektor derzeit keine Kredite vergibt bzw. kein Rollmaterial verleast, selbst wenn der Staat dabei involviert ist. Damit können künftig neue Märkte erschlossen werden. In jedem Fall wird das Eisenbahnprotokoll die Markteintrittsbarrieren für neue Betreiber von Rollmaterial senken und zu einer wettbewerbsfähigeren und erfolgreicherer Eisenbahnindustrie weltweit führen. Das eröffnet neue Geschäftsmöglichkeiten und bringt wichtige soziale, ökologische, entwicklungspolitische und wirtschaftliche Vorteile mit sich.

Mit dem Protokoll wird auch ein neues, einzigartiges globales Identifizierungssystem für alle Arten von Rollmaterial eingeführt: URVIS<sup>1</sup>. Dies ist zwingend erforderlich, da es derzeit kein einheitliches globales System zur eindeutigen Identifizierung von Rollmaterial gibt und die Sicherheit des Gläubigers von dieser Identifizierung abhängt, und zwar sowohl für die Durchsetzung seiner Rechte als auch für die öffentliche Registrierung des Sicherungsrechtes. Die URVIS-Nummer wird aber auch Kredit- und Leasinggebern, Herstellern, Betreibern, Versicherern, Infrastrukturbetreibern und Wartungsunternehmen ein neues Instrument an die Hand geben, um den Standort und den Status von Rollmaterial zu verfolgen. Die Identifizierungsnummer ist eine 20-stellige Nummer (einschließlich mindestens einer Prüfziffer), die vom internationalen Register einmalig vergeben wird. Nachdem die Nummer zugewiesen wurde, wird sie für keinen anderen Ausrüstungsgegenstände vergeben. Sie wird dauerhaft am Fahrzeug befestigt. Dies kann für die Hersteller gewisse zusätzliche Kosten nach sich ziehen, wenn die Identifizierungsnummer während des Herstellungsprozesses am Rollmaterial angebracht wird.

1. Das internationale Register kann zur Deckung seiner Verwaltungskosten für die Zuweisung der Nummer eine Gebühr erheben. Die Gebührenordnung steht noch nicht endgültig fest, wird aber von einem Gremium bestimmt, dem die Rail Working Group angehört, die die Interessen der

Industrie vertritt und für nominale Kosten plädiert. Im Moment schätzen wir, dass die Kosten zwischen 1 und 5 Euro für jede ausgegebene Nummer liegen werden.

2. Die Beantragung einer Nummer ist ebenfalls ein Vorgang, der administrative Zeit in Anspruch nimmt. Diese sollte allerdings äußerst gering sein, zumal der Registerführer beabsichtigt, die Identifizierungsnummern bestimmten Behörden, die die Fahrzeugimmatrikulation überwachen, vorab zur Verfügung zu stellen, damit die Nummern bei der Fahrzeugimmatrikulation zugewiesen werden können ("One-Stop-Shop").
3. Die Nummer muss in einer vom Register zugelassenen Weise am Fahrzeug angebracht werden, um sicherzustellen, dass die Kennzeichnung dauerhaft ist. Dies könnte in Form einer Plakette oder eines Stempels auf dem Chassis geschehen. Der Registerführer wird sich mit der Industrie abstimmen, welches die kostengünstigste Vorgehensweise ist. Die Rail Working Group tauscht sich bereits mit den Herstellern über die Details aus, wobei es eine Vielzahl zugelassener Möglichkeiten geben wird, darunter RFID-Chips, Barcodes und die Verwendung von Plaketten oder anderen Identifizierungssystemen, die bereits am Markt eingesetzt werden. Daher sollten die Kosten pro Einheit marginal sein.
4. Hersteller werden die URVIS-Nummer in ihre Aufzeichnungssysteme integrieren wollen. Dies kann eine geringfügige Anpassung der vorhandenen Software erforderlich machen. Da die Identifizierungsnummer aber bereits zugewiesen werden kann, bevor die Fertigung des Rollmaterials abgeschlossen ist, könnten Hersteller die URVIS-Nummer auch als eigene Seriennummer verwenden, ohne Duplizierungen mit anderen Herstellern befürchten zu müssen. Das dürfte besonders nützlich bei der Integration von Systemen sein, wenn Hersteller später fusionieren oder Produktionsaufträge untereinander aufteilen.

In jedem Fall werden die Kosten, sofern diese nicht ohnehin an die Kunden durchgereicht werden, gering sein. Die Vorteile, die das Protokoll den Herstellern bringt, werden dagegen erheblich sein:

1. Es wird den Kunden, insbesondere staatlichen Betreibern, die Möglichkeit eröffnen, Rollmaterial abhängig vom jeweiligen Bedarf zu bestellen, unabhängig von der aktuellen Staatsverschuldung und etwaigen Haushaltszwängen.
2. Das neue Sicherheiten- und Registrierungssystem, das auf der URVIS-Nummer basiert, wird die Finanzierungskosten der Kunden privater Anbieter senken: Nach einer konservativen Schätzung werden die niedrigeren Fremdkapitalkosten einen durchschnittlichen effektiven Abschlag von 2% von den Anschaffungskosten des Rollmaterials zur Folge haben.
3. Durch die Absicherung von Operating-Leasingverträgen wird das Protokoll einen wirtschaftlichen Impuls für die Standardisierung von Rollmaterial setzen, wodurch die Hersteller ihren Produktionsprozess optimieren können.
4. Die URVIS-Nummer erleichtert es den Herstellern, ihre Produkte während der gesamten operativen Lebensdauer zu verfolgen, unabhängig davon, wo das Material auf der Welt eingesetzt wird. Dadurch lassen sich Wartungs- und Überholungsmaßnahmen entsprechend der tatsächlichen Nutzung vornehmen, was zu erheblichen Kosteneinsparungen führt.
5. Das Protokoll wird den Exportkreditagenturen die Möglichkeit eröffnen, die Hersteller zu unterstützen, weil sie ihre Risikoprämien für die Absicherung der Verpflichtungen der Kunden der Hersteller senken können.

**Die tatsächlichen Kosten des Luxemburger Eisenbahnprotokolls für die Industrie werden minimal sein; die entstehenden neuen Geschäftsmöglichkeiten werden dagegen enorm sein, weshalb das Protokoll netto eindeutig vorteilhaft ist.**

---

<sup>i</sup> *Unique Rail Vehicle Identification System*, das in den für das internationale Register geltenden Vorschriften festgelegt ist.