



UPPSALA  
UNIVERSITET

Juridiska fakultetsnämnden

Box 256  
SE-751 05 Uppsala

REMISSYTTRANDE

1 (4)

2017-02-02

JURFAK 2016/74

Justitiedepartementet

**Remiss av betänkandet Internationella säkerhetsrätter i järnvägsfordon m.m. – Järnvägsprotokollet (SOU 2016:43)**  
(Ju2016/04701/L3)

Juridiska fakulteten vid Uppsala universitet har genom remiss anmodats att yttra sig i rubricerat ärende. Fakultetsnämnden får härmed lämna följande synpunkter.

*1. Utredningens förslag*

I betänkandet föreslår Kapstadsutredningen II – internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel (utredningen) att Sverige bör tillträda det till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (Kapstadskonventionen) hörande protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel (järnvägsprotokollet). Utredningen föreslår att järnvägsprotokollet ges status som svensk lag genom ändringar i lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lös egendom samt att vissa ändringar görs i förmånsrättslagen (1970:979) och lösöreköpslagen (1845:50 s.1). I betänkandet ges också förslag till vilka enskilda förklaringar Sverige bör lämna i samband med ett tillträde till järnvägsprotokollet.

*2. Om förslagen i allmänhet*

Sverige har redan tillträtt Kapstadskonventionen och det tillhörande luftfartsprotokollet. Därmed kan ett tillträde också till järnvägsprotokollet fullföljas på ett förhållandevis enkelt sätt. Järnvägsprotokollet skulle göra vissa finansieringsmöjligheter, som annars vore reserverade för luftfart, tillgängliga för järnvägstrafik. Ett tillträde till protokollet vore ägnat att medföra förbättrade finansieringsmöjligheter för svenska aktörer som arbetar med järnväg, spårväg eller tunnelbana.

Fakultetsnämnden delar utredningens ståndpunkt att Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet samt instämmer i utredningens ställningstaganden rörande vilka särskilda förklaringar som Sverige bör avge. Nämnden tillstyrker de föreslagna författningsändringarna, men vill framföra nedanstående synpunkter att beaktas innan förslagen läggs till grund för lagstiftning.



### 3. Objektet för internationella säkerhetsrätter

I betänkandet föreslås att rullande järnvägsmateriel ska ges bättre möjligheter till objektbaserad finansiering. Detta ska åstadkommas genom att sådan materiel framdeles – i tillägg till de creditsäkerhetsalternativ som idag föreligger – ska kunna utgöra objekt för internationella säkerhetsrätter på det sätt Kapsstadskonventionen och järnvägsprotokollet närmare reglerar. Genom registrering i ett internationellt register skulle aktuell egendom kunna på ett nytt sätt utgöra säkerhet vid leasing, köp med äganderättsförbehåll och pantsättning. Den sistnämnda säkerhetsformen är idag illa avpassad till finansiering av rullande järnvägsmateriel, eftersom panthavarens skydd mot pantsättarens borgenärer förutsätter att panthavarens rådighet över panten är avskuren.

Objektet för den hypotekariska säkerhetsrätt som uppkommer i och med registreringen måste kunna identifieras. Detta sker genom en beskrivning av den rullande järnvägsmaterielen i enlighet med artikel V i järnvägsprotokollet. En sådan beskrivning behöver emellertid inte vara tillräckligt precis för att i detalj kunna avgöra vilken egendom som omfattas av säkerhetsrätten. Om beskrivningen endast anger exempelvis ett visst fordon kvarstår frågan hur detta fordon, betraktat som rättsobjekt, närmare besett ska förstås. Exakt vilken egendom ska, såsom ingående i rättsobjektet ”fordonet”, omfattas av den internationella säkerhetsrätten?

Det materiella underlaget för internationella säkerhetsrätter regleras primärt i Kapstadskonventionen och, vad avser här aktuell egendom, i det tillhörande järnvägsprotokollet. Rullande järnvägsmateriel definieras i artikel I.2 e) i järnvägsprotokollet på följande sätt: ”fordon som förflyttas på ett fast järnvägsspår, eller direkt på, över eller under en styrbana, tillsammans med framdrivningssystem, motorer, bromsar, axlar, boogier, strömavtagare, tillbehör och andra komponenter, utrustningsdetaljer och delar som är installerade på eller integrerade i fordonen, inklusive all tillhörande data, manualer och register.” Genom denna definition fastställs vilket slags egendom som *kan* utgöra beståndsdelar av eller tillbehör till rullande järnvägsmateriel. Det rör sig om en regel som närmast kan liknas vid bestämmelserna i jordabalken 2 kap 1-3 §§, dvs. en beskrivning av vad som utgör *potentiella* beståndsdelar av eller tillbehör till det objekt som i sammanhanget utgör huvudsaken.

För att potentiella tillbehör ska konstateras utgöra tillbehör *i rättslig mening* krävs emellertid ytterligare överväganden. Enligt svenska allmänna tillbehörrättsliga principer fordras, något förenklat, att det potentiella tillbehöret antingen ägs av samma rättssubjekt som äger huvudsaken (ägarkongruens) eller att huvudsaken tillförts det potentiella tillbehöret av huvudsakens ägare, jfr jordabalken 2 kap 4 § 1 st 1 p. Inom fastighetsrätten modifieras det sagda vad avser så kallade industritillbehör på så sätt att annans separata äganderätt till ett potentiellt industritillbehör som utgångspunkt hindrar inträde av tillbehörsegenskap, se jordabalken 2:4 1 st 2 p och 3 p; denna ordning ger flexibilitet vad avser finansiering av industriell utrustning.



Vad åter beträffar underlaget för internationell säkerhetsrätt så ges ytterligare ledning vid avgränsningen av underlaget i Kapstadskonventionen artikel 29.7 a. Där anges att konventionen inte påverkar en persons rätt till ett föremål som har installerats i ett objekt, om rätten till föremålet fanns före installationen, förutsatt att rätten till föremålet enligt tillämplig lag fortsätter att gälla även efter installationen. Om svensk rätt exempelvis kräver ägarkongruens för att potentiella beståndsdelar och tillbehör verkligen ska bli tillbehör i rättslig mening så torde motsvarande krav ställas upp avseende underlaget för internationell säkerhetsrätt.

Den svenska regleringen av beståndsdelar av och tillbehör till lösöre i allmänhet är emellertid inte lagfäst. Detta medför en viss osäkerhet rörande aktörernas rättspositioner. Denna osäkerhet kommer också att vidhäfta internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.

I sammanhanget ska även nämnas att den i järnvägsprotokollet beskrivna kretsen av potentiella beståndsdelar av och tillbehör till rullande järnvägsmateriel åtminstone delvis torde avvika från motsvarande krets enligt de svenska allmänna reglerna. I järnvägsprotokollets definition av rullande järnvägsmateriel upptas, vid sidan av särskilt angiven utrustning, delar som är *installerade på eller integrerade i* fordonen. Beträffande dessa delar uttrycker alltså protokollet ett principiellt krav på fysiskt samband mellan fordonet och dess beståndsdelar och tillbehör. Motsvarande krav torde i svensk rätt kompletteras med ett krav på ändamålssamband mellan fordon och föremål. Vidare är det tänkbart att tillfälliga installationer och tillfälliga avlägsnanden av installerade delar kan bedömas på olika sätt, beroende på om frågan uppkommer vid tillämpning av protokollet eller av svenska allmänna regler.

Det sagda innebär att det föreligger vissa oklarheter rörande bestämningen av objektet för internationella säkerhetsrätter, särskilt i relation till de svenska inomnationella reglerna på området. Saken får viss betydelse i och med att rullande järnvägsmateriel kan vara att bedöma enligt båda regelsystemen, beroende på vilka rättigheter som är aktuella vid en konkret prövning. Hithörande oklarheter kan måhända inte åtgärdas i detta sammanhang, men fakultetsnämnden menar att frågorna bör uppmärksammas inom ramen för detta lagstiftningsärende.

#### *4. Borgenärsskydd vid förvärv av rullande järnvägsmateriel*

Utredningen föreslår att en ny paragraf (9 §) införs i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker. Enligt den föreslagna lagtexten ska köp rullande järnvägsmateriel gälla mot säljarens borgenärer i och med avtalet, om en säkerhetsrätt i köpeobjektet registreras i det internationella registret i anslutning till köpet. Detta förutsätter att säljaren angivits som gäldenär och köparen som borgenär i registreringen.



Den föreslagna regeln syftar till att förbättra möjligheterna för sale and lease back avseende rullande järnvägsmateriel. I dagsläget erhåller förvärvaren/leasegivaren vid sådana transaktioner skydd mot överlåtarens/lease-tagarens borgenärer genom tradition, denuntiation eller registrering av köpet enligt lösöresköplagen. De två förstnämnda alternativen är ofta uteslutna av praktiska skäl. Det sistnämnda alternativet är omständigt och nationellt präglat, vilket kan påverka utländska finansiärs intresse av en transaktion.

Fakultetsnämnden konstaterar att den föreslagna lagregeln innebär en särlösning i förhållande till allmänna regler om borgenärsskydd vid förvärv av lös egendom. Det kan framstå som systeminkoherent att enbart ge just förvärvaren vid sale and lease back denna utvidgade möjlighet att erhålla borgenärsskydd. Särlösningen är dock acceptabel med beaktande av syftet att uppnå de ändamål som förslagen i övrigt är ägnade att fylla. Nämnden har därför inget att invända mot den föreslagna ordningen.

Enligt utredningen ska förvärvarens skydd mot överlåtarens borgenärer i här aktuella fall knytas till registreringen av en säkerhetsrätt i det internationella registret och inträda *från den dag då registrering beviljas* (se t ex kommittébetänkandet s. 163). I den föreslagna lagtexten anges att skyddet gäller *i och med avtalet*, om en säkerhetsrätt registreras i anslutning till köpet. För att undvika missförstånd föreslår fakultetsnämnden att lagtexten justeras på så sätt att den avsedda tidpunkten för inträde av borgenärsskydd kommer till uttryck på ett tydligare sätt.

Förslag till yttrande i detta ärende har upprättats av universitetslektor Peter Strömngren. Yttrandet har på delegation avgivits av Juridiska fakultetens dekanus, professor Mattias Dahlberg.

Mattias Dahlberg