



## Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych



## **Misja:**

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

## **Wizja:**

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

## Spis aktów prawnych

<b>Ustawa o transporcie kolejowym</b>	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.).
<b>Rozporządzenie 2015/171</b>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. UE L 29 z 5 lutego 2015 r., s. 3-10).
<b>Rozporządzenie 1371/2007/UE</b>	Rozporządzenie 1371/2007/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, z późn. zm.).
<b>Dyrektywa 2012/34/UE</b>	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32 z późn. zm.).
<b>Rozporządzenie MRiF</b>	Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1033).

## 1. Wstęp

Od 30 maja 2017 r., po zmianach w rozdziale 8 ustawy o transporcie kolejowym oraz po wejściu w życie rozporządzenia MRiF, licencjonowani przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do zapewnienia odpowiedniego poziomu ubezpieczenia swojej działalności w zakresie odpowiedzialności cywilnej.

Opracowanie przygotowane przez Urząd Transportu Kolejowego opisuje stan ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej licencjonowanych przewoźników kolejowych przed i po zmianach. Raport przedstawia też w jakim stopniu przewoźnicy dostosowali się do nowych przepisów w zakresie wymogu związanego z odpowiednim poziomem zabezpieczenia odpowiedzialności cywilnej oraz jakie nieprawidłowości stwierdzono w trakcie badania.

## 2. Stan prawny

Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej reguluje ustawa o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 46 ust. 10 ustawy wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji wykáže, że zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej.

Na podstawie art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym w rozporządzeniu MRiF określono termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną. Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją. Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia, wynosi równowartość w złotych:

- 1) 100 000 euro dla przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;
- 2) 250 000 euro dla przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;
- 3) 2 500 000 euro dla pozostałych przewoźników.

Kwoty te ustalane są przy zastosowaniu kursu średniego euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia została zawarta.

Dodatkowo ustawa o transporcie kolejowym w art. 46 ust. 11 odnosi się wprost do art. 12 rozporządzenia 1371/2007/UE, który wskazuje, że obowiązek określony w art. 9 dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. UE L 143 z 27 czerwca 1995 r., s. 70, przepis ten został zastąpiony przepisem art. 22 dyrektywy 2012/34/UE) w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej

z rozporządzenia 1371/2007/UE<sup>1</sup>. Art. 22 dyrektywy 2012/34/UE wskazuje, że przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Niezależnie od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych.

Zgodnie z Załącznikiem II do rozporządzenia 2015/171 przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do utrzymania swojego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Licencja zachowuje ważność tak długo, jak przewoźnik kolejowy będzie posiadał aktualne ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej swojej działalności. Oznacza to, że przewoźnik kolejowy powinien legitymować się dokumentem licencyjnym wraz z aktualnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej.

Obowiązek ubezpieczenia wynikający z zapisów rozporządzenia MRiF dotyczy również przewoźników kolejowych prowadzących działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie licencji wydanej w innym państwie członkowskim. Zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku. W przypadku, gdy poziom pokrycia odpowiedzialności cywilnej jest niewystarczający przedsiębiorstwa kolejowe prowadzące przewozy w innym państwie członkowskim powinny zawrzeć umowę dodatkowego ubezpieczenia, które spełni wymogi określone prawem krajowym tego państwa. W polskim systemie prawnym obowiązek ten reguluje rozporządzenie MRiF określające m.in. minimalną sumę gwarancyjną.

### **3. Badanie dotyczące spełnienia przez przewoźników wymogów w zakresie minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej**

Prezes UTK zbadał, czy przewoźnicy wypełnili obowiązek ubezpieczenia. Wezwał przedsiębiorców do przedstawienia dokumentów potwierdzających zapewnienie zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej na poziomie wymaganym przez przepisy.

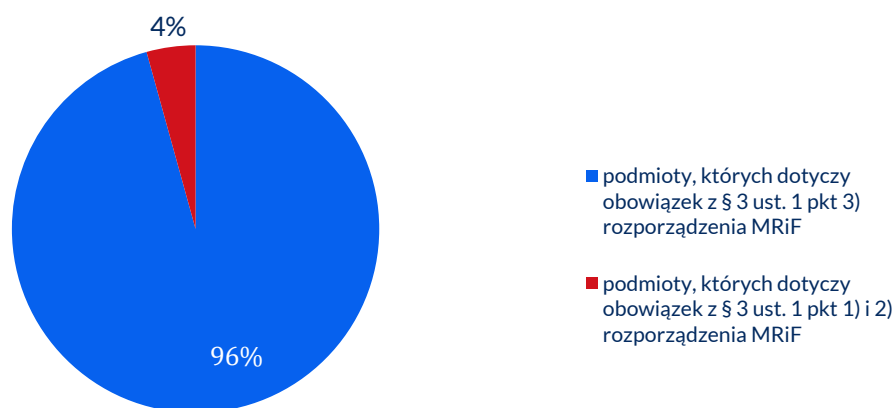
---

<sup>1</sup> Zgodnie z motywem 14 rozporządzenia 1371/2007/UE pożądane jest, aby rozporządzenie 1371/2007/UE stworzyło system odszkodowań dla pasażerów w przypadku opóźnień, powiązany z odpowiedzialnością przedsiębiorstwa kolejowego, na takiej samej zasadzie jak system międzynarodowy przewidziany w konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158) tekst jednolity z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674), a zwłaszcza w załączniku nr A - Umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV), odnoszącej się do praw pasażerów.

Prezes UTK otrzymał dokumenty określające warunki ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej od 93<sup>2</sup> przedsiębiorców, z czego:

- 96% przebadanych przewoźników kolejowych dotyczyło obowiązków ubezpieczenia OC w kwocie wynoszącej równowartość z złotych 2,5 mln euro (§ 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia MRiF),
- 4% przebadanych przewoźników kolejowych dotyczyło obowiązków ubezpieczenia OC w kwocie wynoszącej równowartość z złotych:
  - 100 000 euro – dla przewoźników kolejowych posiadających licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonujących przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych (§ 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia MRiF),
  - 250 000 euro – dla przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą (§ 3 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia MRiF).

Rys. 1. Udział badanych ubezpieczeń OC przewoźników kolejowych



Źródło: Dane UTK.

Zdecydowanie wyższa kwota ubezpieczenia czyli co najmniej 2,5 mln euro obowiązuje przewoźników realizujących przewozy na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, głównie na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wyższy poziom ubezpieczenia wynika z ryzyka jakie występuje na sieci z której korzysta wielu przewoźników kolejowych.

10-cio krotnie niższa minimalna suma gwarancyjna została zaproponowana dla przewoźników wykonujących przewozy wyłącznie po infrastrukturze, której są zarządcą.

W przypadku przedsiębiorców realizujących przewozy na kolei wąskotorowej obowiązek ubezpieczenia w wysokości minimum 100 000 euro dotyczy wyłącznie podmiotów posiadających licencję. Zgodnie z ustawową definicją „przewoźnika kolejowego” (art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym) przedsiębiorcy ci są przewoźnikami kolejowymi i wobec tego nie muszą posiadać licencji.

<sup>2</sup> Stanowi to 81% przewoźników wykazanych w rejestrze podmiotów licencjonowanych. Część podmiotów wykazanych w rejestrze podmiotów posiada zawieszoną licencję, prowadzone w tym przedmiocie postępowania administracyjne lub podmioty nie rozpoczęły licencjonowanej działalności.

## 4. Wyniki badania

### 4.1. Porównanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przed i po regulacji wprowadzonej rozporządzeniem MRiF

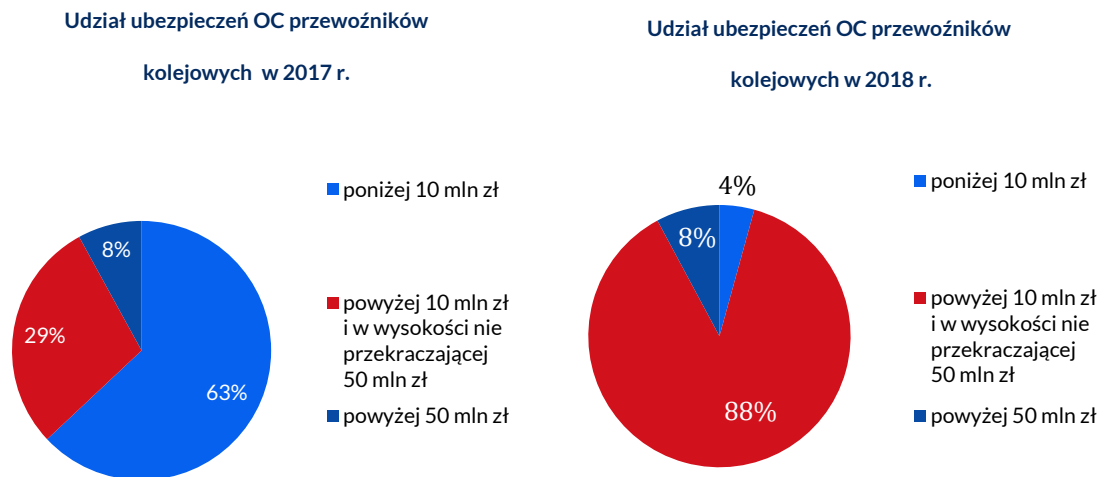
Dla porównania poziomu zabezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników przed i po wejściu w życie przepisów Rozporządzenia MRiF przyjęto trzy przedziały kwot – poniżej 10 mln zł, pomiędzy 10 a 50 mln zł oraz powyżej 50 mln zł. Kategorie te wskazane są w kolumnie B Tabeli 1. Udział przewoźników w poszczególnych kategoriach przed i po zmianach przedstawiono w kolumnie A i C.

Tab. 1. Porównanie stanu przed i po zmianach wprowadzonych rozporządzeniem MRiF

udział podmiotów - 2017 r. (przed zmianą) (A)	przedziały kwot ubezpieczenia (B)	udział podmiotów - 2018 r. (po zmianie) (C)
63% <sup>3</sup>	poniżej 10 mln zł	4%
29%	powyżej 10 mln zł i w wysokości nie przekraczającej 50 mln zł	88%
8%	powyżej 50 mln zł	8%

Źródło: Dane UTK

Rys. 2. Udział ubezpieczeń OC – porównanie stanu przed i po zmianach prawnych



Źródło: Dane UTK

<sup>3</sup> Większość przewoźników kolejowych w tej grupie posiadała ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej średnio od 1 mln zł do 3 mln, co stanowiło w stosunku do potrzeb ochrony ubezpieczeniowej niewystarczającą kwotę zabezpieczenia roszczeń wynikających z szkód.

Największy przyrost kwoty ubezpieczenia wśród przedsiębiorców nastąpił w przedziale od 10 mln zł do 50 mln zł (wzrost o 59 punktów procentowych). Zwiększenie liczby ubezpieczonych w tym przedziale wynika z konieczności dostosowania się do obowiązku posiadania ubezpieczenia w wysokości równowartości w złotych kwoty 2,5 mln euro. Liczba ubezpieczeń OC powyżej 50 mln zł nie uległa zmniejszeniu, co świadczy o wysokiej świadomości przedsiębiorców kolejowych.

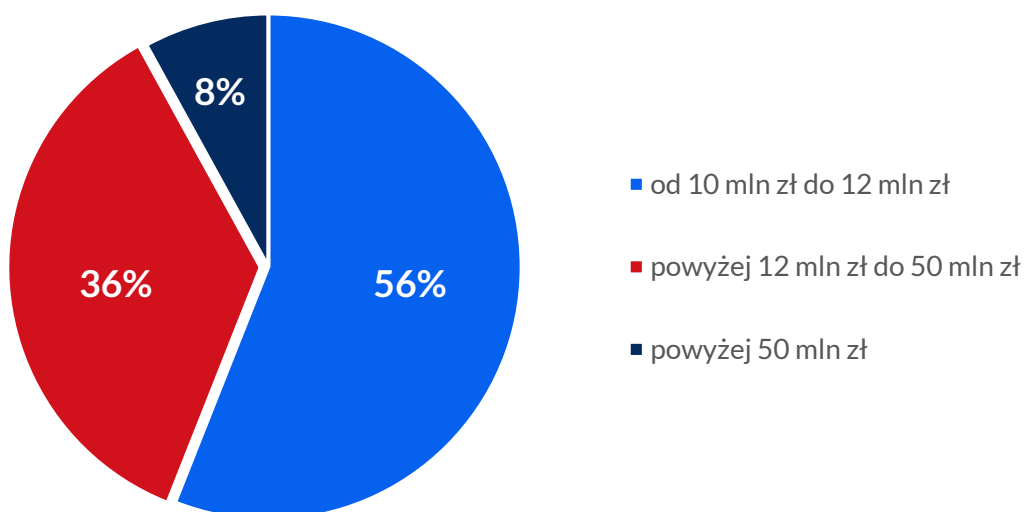
Ubezpieczenie przewoźników kolejowych poniżej 10 mln zł wynika wyłącznie z przepisów prawa i niższych minimalnych sum gwarancyjnych dla kolei wąskotorowych i przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą. Dane te wskazują, że regulacje prawne znacznie podniosły poziom ubezpieczenia przewoźników kolejowych.

#### 4.2. Analiza poziomu ubezpieczenia OC – przewoźnicy kolejowi objęci obowiązkiem ubezpieczenia kwotą 2,5 mln euro

Obowiązkiem minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia w kwocie równowartości w złotych 2,5 mln euro objęta jest dominująca grupa przedsiębiorców. W przebadanej grupie, która musi mieć minimum taką kwotę gwarancyjną:

- 56% przewoźników posiada ubezpieczenie OC mieszczące się w przedziale od 10 mln zł do 12 mln zł (co jest zbliżone do minimalnej kwoty ubezpieczenia),
- 36% przewoźników posiada ubezpieczenie OC mieszczące się w przedziale powyżej 12 mln zł do 50 mln zł,
- 8% przewoźników posiada ubezpieczenie OC powyżej 50 mln zł.

Rys. 3. Udział ubezpieczeń OC przewoźników kolejowych, objętych obowiązkiem zapewnienia sumy gwarancyjnej w kwocie równowartości w złotych 2,5 mln euro.





Pozytywną informacją jest, że 44% przebadanych przewoźników kolejowych posiada ubezpieczenie OC w wysokości znacznie powyżej wartości obowiązkowej. 56% posiada ubezpieczenie OC w kwocie zbliżonej do minimalnych wymogów rozporządzenia MRiF.

## 5. Stwierdzone nieprawidłowości w zakresie sumy ubezpieczenia

Wobec części przewoźników kolejowych posiadających ubezpieczenie OC w kwocie minimalnej wskazanej w rozporządzeniu MRiF (wynoszącej równowartość w złotych 2,5 mln euro) stwierdzono nieprawidłowości wymagające wyjaśnień. Kwoty polis ustalane są w złotych przy zastosowaniu kursu średniego euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia została zawarta (najczęściej jest to 2 stycznia danego roku). Umowa ubezpieczenia zawarta w 2017 r. powinna opiewać na kwotę nie mniejszą niż 11 039 250 zł, a umowa zawarta w 2018 na kwotę nie mniejszą niż 10 425 250 zł. Większość przewoźników zawarło umowy ubezpieczenia w kwotach wyrażonych w złotych. Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia spełniały wymagania rozporządzenia MRiF.

W przypadku umów w których minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia została wskazana w euro często brakowało informacji o kursie lub przyjęto kurs według którego kwota nie spełniała minimalnego poziomu ubezpieczenia OC. Dla przykładu: kwota ubezpieczenia w wysokości 2,5 mln euro bez odwołania się do kursu w złotych (średniego kursu euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia została zawarta) wymaga doprecyzowania i odwołania się do wymaganego ustawowo kursu. W innym przypadku ubezpieczenie może nie spełniać wymogu minimalnej sumy gwarancyjnej.

Przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do dostosowania wysokości ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej do rozporządzenia MRiF. Dokumenty OC przedsiębiorców powinny wprost odnosić się do realizacji tych obowiązków. Podmioty, które nie dostosowały wysokości ubezpieczenia OC do przepisów zostały wezwane do przedłożenia dokumentów świadczących o spełnieniu obowiązku.

Wezwania w sprawie zastosowania wymogów rozporządzenia MRiF wysłane zostały do przewoźników realizujących przewozy w Polsce, którzy posiadają licencję wydaną w innym państwie członkowskim.

Zgodnie z rozporządzeniem MRiF minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia przyjmowane są w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy. Tu nie stwierdzono naruszeń, a najczęstszą praktyką jest zawieranie przez przewoźników umowy ubezpieczenia na okres roku. W razie stwierdzenia niespełnienia wymagań dotyczących zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej Prezes UTK zawiesza licencję.

## 6. Podsumowanie

W większości przypadków przedsiębiorcy dostosowali się do wymogów w zakresie minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia wynikającej z przepisów rozporządzenia MRiF.

Poziom ubezpieczenia przewoźników kolejowych znacząco wzrósł. Ubezpieczenie OC w przedziale od 10 do 50 mln zł posiada 88% przewoźników kolejowych. W porównaniu ze stanem przed wejściem w życie rozporządzenia MRiF, różnica wynosi aż 59 punktów procentowych. Stanowi to bezpośredni efekt nowych regulacji i z całą pewnością przełoży się na wzrost zaufania zarówno do przewozów kolejowych towarowych jak i pasażerskich.

Rozporządzenie MRiF wskazuje minimalne kwoty ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych. Pozytywne jest to, że część przewoźników ubezpieczona jest znacznie powyżej obowiązujących minimalnych kwot. 44% przebadanych przedsiębiorstw kolejowych objętych obowiązkiem ubezpieczenia kwotą 2,5 mln zł posiada ubezpieczenie OC na wyższą kwotę, w tym 8 % posiada ubezpieczenie w wysokości ponad 50 mln zł.

Przewoźnicy pasażerscy ubezpieczeni na kwoty powyżej 50 mln zł realizują ponad 70 % pracy przewozowej, podczas gdy w ruchu towarowym ubezpieczeni w tej grupie realizują niespełna 15 % pracy przewozowej. Dlatego rekomendowane jest, aby poziom ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dostosowany był do rodzaju i wielkości prowadzonych przewozów towarowych i pasażerskich, z uwzględnieniem obowiązkowych kwot minimalnych.

