

ABCD

**Ekspertyza w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności
cywilnej przewoźników kolejowych**

**Opracowano na zlecenie
Urzędu Transportu Kolejowego**

**KPMG Advisory Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp. k.
D. Dobkowski sp.k.
11 grudnia 2013
Dokument zawiera 67 strony**

Spis treści

Zastrzeżenia	4
1 Akty prawne	5
2 Definicje i skróty	8
2.1 Definicje	8
2.2 Skróty	11
3 Streszczenie zarządcze	12
4 Przegląd międzynarodowych i polskich regulacji dotyczących ubezpieczenia OC w transporcie kolejowym	14
4.1 Odpowiedzialność cywilna przewoźników	14
4.1.1 Istota odpowiedzialności cywilnej	14
4.1.2 Kwalifikacja prawna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej	15
4.1.3 Konsekwencje zakwalifikowania ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych do obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej	16
4.1.4 Prawodawstwo unijne i międzynarodowe	18
4.1.5 Prawodawstwo krajowe	21
4.2 Prawa pasażerów	21
4.3 Odpowiedzialność w zakresie przewozu ładunków	22
4.4 Odpowiedzialność w zakresie ochrony środowiska	23
5 Bieżąca sytuacja w zakresie ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Polsce	25
5.1 Poziom bezpieczeństwa przewoźników kolejowych w Polsce	25
5.2 Polisy OC przewoźników	26
5.3 Statystyki dotyczące zgłoszonych roszczeń odszkodowawczych	27
5.4 Wnioski dla regulacji ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych	28
6 Regulacje i procedury związane z ubezpieczeniem OC w wybranych krajach europejskich	30
6.1 Analiza przekrojowa	30

6.2	Brytyjski model ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych	33
6.2.1	Ramy prawne i regulacyjne	33
6.2.2	Zakres ubezpieczenia i inne wymagania	34
6.2.3	Minimalna suma ubezpieczenia	35
6.2.4	Metody realizacji ubezpieczenia OC	37
6.2.5	Rozliczenia wewnętrzne między przewoźnikami	39
6.3	Doświadczenie w zakresie regulacji OC przewoźników w regionie CEE – przykład węgierski	42
6.3.1	Informacje ogólne	42
6.3.2	Minimalna suma ubezpieczenia	43
7	Rekomendacje w zakresie ubezpieczenia OC przewoźników na polskim rynku kolejowym	46
7.1	Proponowany model ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych	46
7.1.1	Założenia proponowanego rozwiązania	46
7.1.2	Model ubezpieczenia	47
7.1.3	Zakres ubezpieczenia	50
7.1.4	Oszacowanie sumy gwarancyjnej	52
7.1.5	Inne warunki ubezpieczenia	57
7.1.6	Rozwiązania wspierające przewoźników kolejowych	60
7.2	Rekomendacje zmian prawnych	63
7.2.1	Ustawa o transporcie kolejowym	63
7.2.2	Wytyczne do projektu Rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych	64
7.2.3	Rozporządzenie w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa	65
7.2.4	Rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem kolejowym	66
8	Załącznik – analiza polis ubezpieczenia OC polskich przewoźników kolejowych	67

Zastrzeżenia

Niniejsza analiza (dalej „Analiza”) została przygotowana w celu dostarczenia Urzędowi Transportu Kolejowego informacji o możliwościach zastosowania regulacji dot. ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych.

Urząd Transportu Kolejowego zobowiązany jest do niezależnej i krytycznej oceny przedstawionych przez KPMG wniosków w Analizie oraz ponosi wyłączną odpowiedzialność za podjęte na jej podstawie decyzje w szczególności w przypadku, gdy fakty i okoliczności różniłyby się od przedstawionych w niniejszym dokumencie. KPMG oraz pracownicy KPMG nie ponoszą odpowiedzialności za działania, lub ich brak, podjęte na podstawie informacji zawartych w niniejszej Analizie.

Niniejsza Analiza została przygotowana w oparciu o aktualne przepisy, a także w oparciu o dostępne na ten dzień interpretacje oraz publikacje. Przepisy te podlegają zmianom, które mają wpływ na ich interpretacje. Zmiany obowiązujących przepisów mogą sprawić, że wnioski zawarte w niniejszej Analizie nie będą zgodne z przepisami i regulacjami obowiązującymi w przyszłości. KPMG nie ponosi odpowiedzialności za zmiany, jakie mogą być spowodowane w przyszłości nowymi przepisami. W przypadku zaistnienia takich zmian, rekomendujemy powtórny konsultację z KPMG w celu ustalenia czy wnioski wynikające z niniejszej Analizy są nadal obowiązujące w obliczu zmian, które wystąpiły.

Analiza skierowana jest wyłącznie dla Urzędu Transportu Kolejowego i pracowników UTK. Powyższa Analiza nie została przygotowana w żadnym innym celu i nie ponosimy odpowiedzialności wobec stron, które mogłyby polegać na naszej Analizie w innym celu. Niniejsza Analiza nie może zostać użyta w żadnym innym celu niż wskazany powyżej.

1 Akty prawne

1. Prawo międzynarodowe

- Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) podpisana 9 maja 1980 r. w Bernie wraz z Załącznikami, zwana dalej "Konwencją COTIF".

Konwencja COTIF ma na celu stworzenie jednolitego systemu prawnego w zakresie przewozu osób, towarów, zasad użytkowania wagonów i infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej. Dokument sporządzony został przez Międzyrządową Organizację Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF), której celem jest wszechstronne promowanie, usprawnianie i ułatwianie międzynarodowej komunikacji kolejowej, w szczególności poprzez ustanowienie jednolitych systemów prawnych.

Unia Europejska przystąpiła do Konwencji na mocy umowy podpisanej 23 lutego 2013 r.

2. Prawo Unii Europejskiej

- Dyrektywa 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zwana dalej „Dyrektywą 2012/34”;
- Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (nieobowiązująca), zwana dalej „Dyrektywą 95/18”;
- Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu, zwana dalej „Dyrektywą 2004/35”;
- Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa, zwana dalej „Dyrektywą 2004/49”;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, zwane dalej „Rozporządzeniem 1371/2007”.

3. Prawo polskie

- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 1964 r. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.), zwana dalej „Kodeksem cywilnym”, „k.c.”;
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), zwana dalej „Ustawą o transporcie kolejowym”;
- Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2007 r. Nr 75, poz. 493, z późn. zm.), zwana dalej „Ustawą o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie”;

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2001 r. Nr 62 poz. 627, z późn. zm.), zwana dalej „Ustawą Prawo ochrony środowiska”;
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 392), zwana dalej „Ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych”;
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13), zwana dalej „Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”;
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa (Dz.U. z 2006 r. Nr 230 poz. 1682);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 60 poz. 407);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U. z 2007 r. Nr 89 poz. 593);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (Dz.U. z 2010 r. Nr 142 poz. 952), zwane dalej „Rozporządzeniem w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa”.

4. Prawo i regulacje brytyjskie

- The Railways and Transport Safety Act 2003 (2003 c.20) (*w tłum. Ustawa o bezpieczeństwie kolei i transportu*)
- The Railway (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005 (2005 No. 3050) (*w tłum. Rozporządzenie w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych*)
- The Railway Infrastructure (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations (Northern Ireland) 2005 (2005 No.537) (*w tłum. Rozporządzenie w sprawie infrastruktury kolejowej (dostęp, zarządzanie i licencjonowanie przedsiębiorstw kolejowych) – Irlandia Północna*)
- General Approval for third party liability insurance arrangements 2007, ORR (*w tłum. Ogólne wytyczne dopuszczające umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej*)
- Licensing – Applying for a licence or licence exemption, ORR (*w tłum. Wytyczne w sprawie ubiegania się o licencję lub o zwolnienie z obowiązku licencyjnego*)

5. Prawo węgierskie

- 2005. évi CLXXXIII. Törvény a vasúti közlekedésről (*w tłum. Ustawa o transporcie kolejowym*)
- 263/2006. (XII. 20.) Korm. Rendelet a Nemzeti Közlekedési Hatóságról (*w tłum. Rozporządzenie o Krajowym Urzędzie Transportu*)

- 271/2007. (X. 19.) Korm. Rendelet a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosságáról *(w tłum. Rozporządzenie w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia wypadkowego kolei)*

2 Definicje i skróty

2.1 Definicje

Infrastruktura kolejowa	<p>Linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury.</p> <p>Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4, pkt 1.</p>
Linia kolejowa	<p>Droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami.</p> <p>Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4, pkt 2.</p>
Przedsiębiorstwo kolejowe	<p>Każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, posiadające licencję, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w transporcie towarowym lub pasażerskim koleją, z zastrzeżeniem, że przedsiębiorstwo to zapewnia pojazdy trakcyjne; obejmuje to także przedsiębiorstwa, które tylko dostarczają pojazdy trakcyjne.</p> <p>Źródło: Dyrektywa 2012/34, art. 3 pkt 1.</p>
Przewoźnik kolejowy / Przewoźnik	<p>Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.</p> <p>Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4 pkt 9.</p>
Zarządca infrastruktury kolejowej	<p>Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w Ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.</p> <p>Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4 pkt 7.</p>
Licencja	<p>Potwierdzenie zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw EOG.</p> <p>Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 43 ust. 2.</p>
Ryzyko	<p>Niebezpieczeństwo powstania szkody, obciążające poszkodowanego niezależnie od jego winy.</p>

Ekspozycja na ryzyko / na szkodę (ang. risk exposure) Prawdopodobieństwo, że dane ryzyko zostanie zmaterializowane w szkodę.

Wypadek Niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:

- a) kolizje,
- b) wykolejenia,
- c) zdarzenia na przejazdach,
- d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
- e) pożar pojazdu kolejowego;

Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4 pkt 45.

Poważny wypadek Wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:

- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
- b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,

mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem.

Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4 pkt 46.

Znaczący wypadek Wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:

- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
- b) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
- c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin, nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych.

Źródło: Rozporządzenie w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa.

Incydent	<p>Każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.</p> <p>Źródło: Ustawa o transporcie kolejowym, art. 4, pkt 47.</p>
Przyczyny	<p>Działania, zaniechania, zdarzenia lub warunki, lub ich kombinacje, które doprowadziły do wypadku lub incydentu.</p>
Pasażer	<p>Każda osoba, z wyłączeniem obsługi pociągu, odbywająca podróż koleją.</p> <p>Źródło: Rozporządzenie w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa.</p>
Odpowiedzialność deliktowa	<p>O odpowiedzialności deliktowej możemy mówić wówczas, gdy wyrządzenie szkody jednemu podmiotowi przez drugi stanowi samoistne źródło stosunku zobowiązania między nimi, niezależnie od tego czy oba podmioty łączył wcześniej jakikolwiek stosunek prawny. Wysokość odszkodowania, w tym przypadku, jest uzależniona od rozmiaru poniesionej szkody.</p> <p>Źródło: k.c., art. 415-449.</p>
Odpowiedzialność kontraktowa	<p>O odpowiedzialności kontraktowej możemy mówić wówczas, gdy dłużnik, wbrew treści istniejącego stosunku prawnego, nie wypełnia ciężącego na nim świadczenia. W tej sytuacji wierzycielowi przysługuje roszczenie o naprawienie szkody, która wyniknęła z nie wykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania.</p> <p>Źródło: k.c., art. 471.</p>
Ubezpieczenie Odpowiedzialności Cywilnej / Ubezpieczenie OC	<p>Ubezpieczenie, na mocy którego zakład ubezpieczeń przejmuje na siebie ekonomiczne skutki wyrządzonych szkód, pod warunkiem, że ubezpieczony jest zobowiązany do ich naprawienia na podstawie odpowiedzialności deliktowej (za czyny niedozwolone - art. 415 - 449 k.c.) lub kontraktowej (za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy - art. 471 k.c.), w tym szkód wyrządzonych przez osoby, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność przewidzianą przepisami prawa cywilnego.</p>
Suma ubezpieczenia / Wysokość ubezpieczenia / Suma gwarancyjna	<p>Wyrażona kwotą, górna granica, do jakiej zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność w umowie ubezpieczenia.</p>
Specjalne prawa ciągnięcia / Special Drawing Rights/	<p>Międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, umowna jednostka monetarna, mająca charakter pieniądza bezgotówkowego, czyli</p>

SDR istniejącego wyłącznie w postaci zapisów księgowych na bankowych rachunkach depozytowych.

2.2 Skróty

CAHA Ang. *Claims Allocation and Handling Agreement*
Porozumienie w sprawie alokacji i rozstrzygnięcia roszczeń
(Wielka Brytania)

ERAIL Ang. *European Railway Accident Information Links*
Baza informacyjna dot. wypadków na europejskiej sieci
kolejowej

NKH Węg. *Nemzeti Közlekedési Hatóság*
Krajowy Urząd Transportu (Węgry)

OCP Ubezpieczenie OC Przewoźnika

ORR Ang. *Office of Rail Regulator*
Urząd Regulacji Kolei (Wielka Brytania)

PML Ang. *Probable Maximum Loss*
Maksymalna możliwa strata (rynek ubezpieczeniowy)

RFF Fr. *Réseau Ferré de France*
Francuska sieć kolejowa, zarządca infrastruktury

TPWS Ang. *Train Protection and Warning System*
System ochrony i ostrzegania pociągów (Wielka Brytania)

3 Streszczenie zarządcze

Przewoźnicy kolejowi należą do przedsiębiorstw wprowadzanych w ruch za pomocą sił przyrody, zatem odpowiadają oni za szkody na osobie lub mieniu wyrządzone komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa, co w konsekwencji oznacza, iż podlegają oni zaostrzonym kryteriom odpowiedzialności cywilnej.

Zgodnie z Dyrektywą 2012/34, przewoźnik kolejowy składający wniosek o licencję powinien udowodnić organom wydającym licencję w danym państwie członkowskim, że w każdej chwili będzie zdolny spełnić wymogi dotyczące pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej.

Dyrektywa 2012/34 stanowi, „iż 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”. Obowiązek spełnienia wymagań w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika określają również inne akty prawa unijnego i międzynarodowego.

Zagadnienie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych jest uregulowane w prawie polskim na poziomie ogólnych zasad, transponowanych z prawodawstwa europejskiego. Brakuje natomiast regulacji szczegółowych właściwych dla sytuacji polskiego rynku kolejowego, które określałyby pożądany zakres odpowiedzialności cywilnej przewoźników, wysokość odpowiedniej sumy gwarancyjnej oraz dopuszczalny sposób zabezpieczenia roszczeń. W konsekwencji, oceniając przedłożone przez przewoźników polisy ubezpieczeniowe, regulator polskiego rynku kolejowego nie jest w stanie stwierdzić, czy zapewniają one właściwy poziom ubezpieczenia.

Polisy OC polskich przewoźników kolejowych wykazują obecnie duże zróżnicowanie. Ze względu na brak ścisłych regulacji dotyczących „odpowiedniego” ubezpieczenia OC, przewoźnicy kolejowi w Polsce decydują o wielkości polisy samodzielnie. Przewoźnicy oceniają wielkość ponoszonego ryzyka według zindywidualizowanych kryteriów, właściwych dla funkcjonowania swojego własnego przedsiębiorstwa. Można domniemywać, że wpływ na sumę gwarancyjną polis OC wykupywanych przez przewoźników mają środki finansowe, którymi dysponują.

Proponowany w niniejszym raporcie model ubezpieczenia OC dotyczy licencjonowanych przewoźników kolejowych w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym, niezależnie od infrastruktury kolejowej, na której wykonywana jest działalność przewozowa. Model oparty jest na **jednolitej minimalnej sumie ubezpieczenia (sumie gwarancyjnej) dla wszystkich przewoźników**. Przewoźnicy kolejowi, którzy w oczywisty sposób ponoszą niższe ryzyka, mogą zostać objęci wyłączeniem z minimalnej sumy ubezpieczenia.

Propozycja ustanowienia minimalnej sumy ubezpieczenia wynika z przekonania o podobnym potencjale ryzyka, na jakie narażona jest większość przewoźników kolejowych. Ustanowienie jednolitej minimalnej sumy gwarancyjnej odzwierciedla wspólną ryzyk ponoszonych przez przewoźników prowadzących działalność na współdzielonej sieci kolejowej o ruchu mieszanym, towarowo-pasażerskim.

Analiza praktyk obowiązujących w innych krajach UE pokazuje, że jednolita minimalna suma ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych jest powszechnym rozwiązaniem regulacyjnym, w tym na wiodących rynkach Wielkiej Brytanii oraz Niemiec. Rozwiązanie to znajduje

wsparcie w raportach niezależnych ekspertów dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, opublikowanych za zlecenie Komisji Europejskiej. O potrzebie ustanowienia jednolitej europejskiej minimalnej sumy ubezpieczenia przewoźników kolejowych wspomina również Rozporządzenie 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Proponowany minimalny zakres odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych dotyczący zdarzeń o charakterze wypadku kolejowego i obejmuje:

- Szkody osobowe dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, oraz innych osób poszkodowanych (śmierć, uszczerbek na zdrowiu);
- Szkody rzeczowe dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, innych przedsiębiorców kolejowych oraz innych uczestników zdarzenia (bagaż, tabor i ładunek, infrastruktura oraz część strat finansowych);
- Szkody w środowisku.

Oszacowanie minimalnej sumy gwarancyjnej OC przewoźników kolejowych w Polsce wykonane zostało z wykorzystaniem podejścia „maksymalnej możliwej straty” (ang. Probable Maximum Loss, PML), nazywanego również „najgorszym scenariuszem” (ang. worst-case scenario). Celem podejścia PML jest określenie wartości największej szkody, jaka może powstać w ubezpieczonym zakresie na skutek splotu najbardziej niekorzystnych okoliczności. Do wyznaczenia takich okoliczności wykorzystano najpoważniejsze wypadki kolejowe, które wydarzyły się w Polsce oraz innych krajach UE na przestrzeni ostatnich lat.

W oparciu o przeprowadzoną analizę proponowane jest ustanowienie minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Polsce na poziomie 100 milionów złotych rocznie, na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia (zagregowany limit roczny). Każda kolejna wypłata odszkodowania pomniejsza sumę gwarancyjną do wykorzystania w danym roku. Wskazane jest wprowadzenie dwuletniego okresu przejściowego, który umożliwi stopniowe dostosowanie rynku kolejowego oraz rynku ubezpieczeniowego do nowych wymagań minimalnej sumy ubezpieczenia OC.

Poza zakresem i minimalną sumą gwarancyjną, które należą do filarów modelu ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych, proponuje się uregulowanie dodatkowych elementów, takich, jak dopuszczalny poziom franszyzy redukcyjnej w formie regresu ubezpieczeniowego (maksymalnie 2 miliony złotych dla szkód rzeczowych i 100 tysięcy złotych dla szkód osobowych) oraz sublimity (jeden dopuszczalny sublimit na szkody w środowisku w wysokości co najmniej 2 miliony złotych).

Biorąc pod uwagę całokształt regulacji prawnych, rekomendowane jest zakwalifikowanie ubezpieczenia OC jako przewoźników kolejowych jako ubezpieczenia obowiązkowego podlegającego Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych. Obowiązek ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych powinien zostać wyodrębniony, jako samodzielna norma prawna poprzez wprowadzenie nowego artykułu do Ustawy o transporcie kolejowym oraz wydanie przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju dedykowanego rozporządzenia zawierającego przepisy szczegółowe. Ponadto, zalecane są odpowiednie zmiany w obowiązujących rozporządzeniach regulujących procedurę uzyskiwania przez przewoźników certyfikatów bezpieczeństwa.

4 Przegląd międzynarodowych i polskich regulacji dotyczących ubezpieczenia OC w transporcie kolejowym

Celem niniejszego rozdziału jest przegląd regulacji prawnych w odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych. Analiza obejmie następujące dokumenty prawa międzynarodowego, Unii Europejskiej oraz krajowego.

4.1 Odpowiedzialność cywilna przewoźników

4.1.1 Istota odpowiedzialności cywilnej

Przewoźnicy kolejowi są kwalifikowani, w związku z zastosowaniem energii elektrycznej oraz paliw kopalnych, jako przedsiębiorstwa wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody. Zgodnie z dyspozycją art. 435 k.c., odpowiadają oni za szkody na osobie lub mieniu wyrządzone komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa, które w tym ujęciu należy rozumieć szeroko, jako zespół składników materialnych i niematerialnych przeznaczonych do prowadzenia działalności gospodarczej.

Wynikająca z art. 435 k.c., zasada odpowiedzialności cywilnej oparta na zasadzie ryzyka stanowi zastrzeżenie ogólnej odpowiedzialności cywilnej opartej na zasadzie winy, **bowiem oznacza ona odpowiedzialność za wszelką szkodę pozostającą w związku przyczynowym ze zdarzeniem, które ustawa czyni podstawą odpowiedzialności, czyli ruchem przedsiębiorstwa.**

Zgodnie z obowiązującą w Polsce teorią adekwatnej przyczynowości, obowiązek naprawienia szkody obejmuje w takim przypadku wszelkie normalne następstwa zdarzenia, które szkodę wywołało. Wyłączenie odpowiedzialności może nastąpić tylko wtedy, gdy prowadzący przedsiębiorstwo wykaże, **że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej, wyłącznie z winy poszkodowanego lub wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą prowadzący przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności.**

W sytuacji procesowej stron różnica pomiędzy odpowiedzialnością cywilną opartą na zasadzie winy a zasadą ryzyka przejawia się w tym, że w razie odpowiedzialności na zasadzie ryzyka poszkodowany (powód) nie musi wykazać żadnej postaci winy pozwanego, ani osoby, za którą on odpowiada, z drugiej strony sprawca szkody (pozwany), nie może zwolnić się z odpowiedzialności przez wykazanie braku winy.

W przypadku odpowiedzialności na zasadzie ryzyka odpowiedzialności przedsiębiorstwa nie wyznacza okoliczność, czy działalność była w pełni zgodna z prawnie określonymi wymaganiami albo przyjętym nakazami bezpieczeństwa i ostrożności. Odpowiedzialność powstaje bez względu na winę prowadzącego przedsiębiorstwo, bowiem wiąże się z samą stwarzającą zagrożenie działalnością przedsiębiorstwa.

Gdy w zdarzeniu biorą udział dwaj przewoźnicy kolejowi, których odpowiedzialność kwalifikowana jest na zasadzie ryzyka i nie ma podstaw do wykazania, iż działalność któregoś z tych podmiotów była rzeczywistą przyczyną powstania szkody, oba te podmioty odpowiadają

solidarnie, wobec niemożności wykazania przez żaden z nich przesłanek wyłączenia odpowiedzialności opartej na zasadzie ryzyka¹.

Kwalifikacja odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych zmienia się natomiast w sytuacji wzajemnych roszczeń przewoźników kolejowych oraz w przypadku kolizji z innymi pojazdami komunikacyjnymi. W takich przypadkach orzecznictwo sądów² wskazuje na zasadność powrotu do ogólnej zasady winy wynikającej z art. 436 §2 k.c.

Należy jednak podkreślić, iż powrót do zasad ogólnych odpowiedzialności cywilnej nie dotyczy poszkodowanych osób trzecich (pasażerów, pieszych innych osób niebędących posiadaczami pojazdów).

Zastosowanie art. 435 k.c. wchodzi w grę, jako wyłączna podstawa odpowiedzialności (szkoda wyrządzona komukolwiek), również wtedy, gdy pomiędzy prowadzącym przedsiębiorstwo, a poszkodowanym istnieją więzi kontraktowe.

Zgodnie z art. 437 k.c., nie można wyłączyć ani ograniczyć w drodze umowy z góry odpowiedzialności przewoźników kolejowych wynikającej z art. 435 i 436 k.c. Zatem dopuszcza się jedynie jednokierunkową - na korzyść poszkodowanego - zmianę zakresu odpowiedzialności za szkody wynikające z ruchu przedsiębiorstwa oraz pojazdu mechanicznego. Oznacza to, że wszelkie postanowienia umowne sprzeczne z powyższym zakazem są z mocy prawa nieważne.

Na gruncie prawa polskiego możliwy jest również zbieg roszczeń odszkodowawczych z tytułu odpowiedzialności kontraktowej oraz deliktowej. Należy podkreślić, iż w omawianym przypadku zbieg roszczeń będzie wyłączony, w takim zakresie, w jakim umowa pomiędzy stronami wprowadzałaby ograniczenia odpowiedzialności w stosunku do rozwiązania przyjętego na gruncie reżimu deliktowego.

4.1.2 Kwalifikacja prawna ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej

Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podlega, co do zasady, przepisom Kodeksu cywilnego (art. 822 k.c.), jednakże w przypadku zakwalifikowania danego rodzaju ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej do ubezpieczeń obowiązkowych, należy stosować ustawę z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zwaną dalej Ustawą o ubezpieczeniach obowiązkowych), a w sprawach nieuregulowanych w tejże ustawie, Kodeks cywilny.

Na podstawie przyjętych w doktrynie systematyk form prawnych przymusu ubezpieczeniowego, ubezpieczenia możemy podzielić na ubezpieczenia obowiązkowe sensu stricto oraz ubezpieczenia quasi-obowiązkowe (tzw. przymusowe).

Do ubezpieczeń obowiązkowych sensu stricto należą ubezpieczenia, które posiadają wszystkie cechy ubezpieczenia obowiązkowego i w związku z tym podlegają reżimowi prawnemu ubezpieczeń obowiązkowych. Do takich ubezpieczeń należy zaliczyć ubezpieczenia OC wynikające bezpośrednio z Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych oraz ubezpieczenia OC wynikające z odrębnych ustaw lub ratyfikowanych umów międzynarodowych, dla **których**

¹ por. wyrok SN sygn. Akt IVCR 202/85 niepubl

² por. wyrok SN z 17.12.1984 r. IV CR 509/84

ustawodawca określił początek ubezpieczenia, szczegółowy zakres ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną.

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej niewykazujące cech ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, które jednak mają podstawy ustawowe, kwalifikowane są do ubezpieczeń quasi-obowiązkowych. Oznacza to, iż pomimo istnienia przymusu ustawowego, ubezpieczenia takie nie podlegają reżimowi prawnemu ubezpieczeń obowiązkowych, co powoduje, iż zasadniczo ochrona ubezpieczeniowa kształtowana jest przez strony umowy ubezpieczenia bez uwzględnienia wytycznych ustawowych, a zakres ubezpieczenia wyznaczony jest zakresem ochrony pożądanym przez ubezpieczonego.

W nawiązaniu do powyższej systematyki, obecnie funkcjonujące ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w związku z prowadzoną przez nich działalnością, które zrodziło się z konieczności spełnienia wymogów wynikających z Ustawy o transporcie kolejowym, należy uznać za ubezpieczenie quasi-obowiązkowe, zatem niepodlegające reżimowi prawnemu ubezpieczeń obowiązkowych.

4.1.3 Konsekwencje zakwalifikowania ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych do obowiązkowych ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej

Zgodnie z art. 3 oraz art. 4. ust. 4 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, ubezpieczeniami obowiązkowymi odpowiedzialności cywilnej są ubezpieczenia wymienione w przedmiotowej ustawie, jak również ubezpieczenia wynikające z przepisów odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych ratyfikowanych przez RP, nakładających na określone podmioty obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia.

Zatem, aby ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźników zostało zakwalifikowane, jako ubezpieczenie obowiązkowe i podlegało reżimowi Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, musi ono wynikać z ustawy (w tym wypadku właściwym źródłem będzie Ustawa o transporcie kolejowym), która to ustawa (lub uchwalone na jej podstawie akty wykonawcze) określi normatywnie szczegółowy zakres przedmiotowego ubezpieczenia, termin powstania obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia oraz jego minimalną sumę gwarancyjną.

Podstawowy zakres granic ochrony ubezpieczeniowej w odniesieniu do obowiązkowych ubezpieczeń OC został uregulowany w art. 9 ust. 1 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Zgodnie z jego treścią, umowa ubezpieczenia obowiązkowego odpowiedzialności cywilnej obejmuje odpowiedzialność cywilną podmiotu objętego obowiązkiem ubezpieczenia za szkody wyrządzone czynem niedozwolonym oraz szkody wynikłe z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, o ile nie sprzeciwia się to ustawie lub właściwości danego rodzaju stosunku.

Uzupełnieniem i rozwinięciem podstawowego zakresu ochrony ubezpieczeniowej określonego w art. 9 ust. 1 jest art. 11 przedmiotowej ustawy, w którym ustawodawca odniósł się do ogólnego stwierdzenia określającego zakres odpowiedzialności cywilnej, jako odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy wykonywaniu czynności, wykonywaniu zawodu albo prowadzeniu działalności. W konsekwencji, brak rozróżnienia odpowiedzialności na odpowiedzialność deliktową i kontraktową w przedmiotowej regulacji oznacza, iż drugorzędne znaczenie ma reżim odpowiedzialności ubezpieczonego, bowiem umowy ubezpieczenia swoim

zakresem obejmują z zasady odpowiedzialność za każdą szkodę wyrządzoną osobie trzeciej zarówno z tytułu czynu niedozwolonego, jak i z kontraktu.

Przedstawiony zakres odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, wynikający z umowy obowiązkowego ubezpieczenia OC, uzupełniają postanowienia art. 11 ust. 2 omawianej ustawy, zgodnie z którą treścią, umowy ubezpieczenia OC, o których mowa powyżej, obejmują także szkody wyrządzone w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczonego lub osoby, za którą ponosi on odpowiedzialność. Umowa obowiązkowego ubezpieczenia OC swoim zakresem obejmuje, zatem z mocy prawa wszystkie kategorie winy nieumyślnej ubezpieczonego i rozciąga się także na działania lub zaniechania zatrudnionych przez niego osób.

W przeciwieństwie do ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz ubezpieczenia OC rolników, umowy ubezpieczeń obowiązkowych OC związane z prowadzoną działalnością gospodarczą nie obejmują z mocy prawa swoim zakresem szkody wyrządzonej w wyniku umyślnego działania sprawcy.

Charakterystyczną cechą ubezpieczeń obowiązkowych jest również to, iż ubezpieczyciel nie może odmówić zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego, jeżeli w ramach prowadzonej działalności ubezpieczeniowej zawiera tego typu umowy ubezpieczenia (art. 5 ust.2 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych). Jeżeli klient zaakceptuje zaproponowane przez ubezpieczyciela warunki umowy, ubezpieczyciel ma obowiązek zawarcia umowy. W przypadku braku odpowiedzi ubezpieczyciela na złożoną przez klienta ofertę, umowę uważa się za zawartą po 14 dniach od złożenia oferty przez klienta. W przypadku natomiast dobrowolnego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, ubezpieczyciel ma prawo odmówić zawarcia umowy z potencjalnym klientem ze względu na zbyt wysokie ryzyko z nim związane, nawet w momencie, gdy oferuje daną usługę na rynku.

W przypadku naruszenia przepisów Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych lub innych aktów prawnych regulujących dane ubezpieczenie przez zapisy umowne, stosuje się przepisy tych aktów prawnych w miejsce niezgodnych postanowień (art.6 omawianej Ustawy). **Zatem w odniesieniu do ubezpieczeń obowiązkowych mamy do czynienia z zakazem dowolnego zmieniania warunków umowy przez którąkolwiek ze stron oraz zakazem rozszerzania zakresu wyłączeń odpowiedzialności poza wyłączenia wyraźnie wskazane w akcie prawnym.**

Ponadto przy ubezpieczeniach obowiązkowych, w przypadku niewypłacalności zakładu ubezpieczeń, odszkodowanie wypłaca Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, co stanowi dodatkową gwarancję wypłaty odszkodowań.

Ubezpieczenie obowiązkowe obejmuje również zwrot kosztów zabezpieczenia mienia, obrony w postępowaniu karnym i cywilnym, jak również obejmuje zwrot pełnej kwoty odszkodowania (w granicy sumy ubezpieczenia). Ubezpieczyciel nie wyznacza również minimalnej kwoty, poniżej której nie wypłaca odszkodowania ze względu na nieopłacalność, ani też nie uzależnia wypłaty ubezpieczenia od wniesienia wkładu własnego przez ubezpieczonego.

4.1.3.1 Wyłączenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń

Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń wynikająca ze stosunku prawnego ubezpieczenia, zgodnie z treścią art. 13 ust. 2 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, ma charakter akcesoryjny w stosunku do odpowiedzialności ubezpieczonego. W konsekwencji zakład

ubezpieczeń wypłaca odszkodowanie na rzecz poszkodowanego wyłącznie w granicach odpowiedzialności podmiotu objętego ubezpieczeniem.

W ubezpieczeniach obowiązkowych nie jest dopuszczalne rozszerzenie zakresu wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela przez strony umowy ubezpieczenia w stosunku do zakresu określonego przez ustawodawcę.

Nadrzędnym celem ubezpieczenia obowiązkowego jest ochrona interesów poszkodowanych, zapobieganie zawieraniu umów dających jedynie iluzoryczną ochronę ubezpieczeniową.

4.1.3.2 Regres ubezpieczeniowy

Ustawodawca w art. 11 Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, obok zakresu odpowiedzialności ubezpieczeń obowiązkowych, w ust. 3 określił przypadki, w których zakład ubezpieczeń uprawniony jest do wystąpienia wobec ubezpieczonego z roszczeniem regresowym.

Definicję regresu zawiera art. 828 §1 k.c., zgodnie z którym z dniem zapłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela na zakład ubezpieczeń przechodzą roszczenia ubezpieczającego przeciwko osobie trzeciej odpowiedzialnej za szkodę. Na podstawie regresu zakład ubezpieczeń kieruje swoje roszczenia wobec sprawcy szkody, a jego uprawnienie aktualizuje się z chwilą zapłaty odszkodowania, jednak wyłącznie do wysokości wypłaconego odszkodowania.

Celem konstrukcji roszczenia regresowego przysługującego zakładom ubezpieczeń jest ochrona interesów poszkodowanych. Realizuje się ona poprzez zagwarantowanie poszkodowanemu szybkiej wypłaty odszkodowania, przy jednoczesnej ochronie interesów zakładu ubezpieczeń, który w określonych w ustawie lub umowie sytuacjach dysponuje roszczeniem zwrotnym przeciwko odpowiedzialnemu za szkodę.

W odniesieniu do obowiązkowego ubezpieczenia OC, zakładowi ubezpieczeń przysługuje prawo dochodzenia od ubezpieczonego bądź osób, za które ponosi on odpowiedzialność, zwrotu wypłaconego odszkodowania, które zostało wypłacone za szkodę wyrządzoną rażącym niedbalstwem oraz szkodę wywołaną w stanie po użyciu alkoholu albo pod wpływem środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych.

Wydaje się, iż katalog ten można poszerzyć w celu obniżenia stawek ubezpieczeniowych na podstawie umowy pomiędzy ubezpieczycielem oraz ubezpieczającym (por. uwagi dotyczące franszyzy w punkcie 7.1.5.1).

4.1.4 Prawodawstwo unijne i międzynarodowe

Na mocy obowiązującego prawodawstwa Unii Europejskiej, przedsiębiorstwo kolejowe zobowiązane jest do posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC).

Z dniem 15 grudnia 2012 roku weszła w życie nowa Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (zwana dalej „Dyrektywą 2012/34”). Dyrektywa ta ujednoliciła dotychczas obowiązujące w tym zakresie niżej wymienione Dyrektywy, które z dniem wejścia w życie powyższej Dyrektywy zostały jednocześnie uchylone:

- 1) Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych,

- 2) Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym,
- 3) Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej.

Odesłania w obowiązujących nadal aktach prawnych do wyżej wymienionych dyrektyw należy odczytywać, jako odesłania do obowiązującej Dyrektywy 2012/34, zgodnie z tabelą korelacji opisanej w Dyrektywie 2012/34.

Ponadto, zgodnie z art. 64 Dyrektywy 2012/34, państwa członkowskie są zobowiązane wprowadzić w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania powyższej dyrektywy do **dnia 16 czerwca 2015 roku**.

Zgodnie z art. 18 Dyrektywy 2012/34, od przedsiębiorstwa składającego wniosek o licencję wymaga się, aby było w stanie udowodnić organom wydającym licencję w danym państwie członkowskim przed rozpoczęciem swojej działalności, że w każdej chwili będzie zdolne spełnić wymogi dotyczące dobrej reputacji, zdolności finansowej i kwalifikacji zawodowych oraz pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Dyrektywa wskazuje również, iż do takich celów każde z przedsiębiorstw składających wniosek o licencję dostarcza wszelkie użyteczne w tym zakresie informacje.

Należy podkreślić, iż zgodnie z powyższym przepisem, Dyrektywa 2012/34 nakłada na przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek **udowodnienia spełnienia przesłanek uzyskania licencji** - do których należy m.in. spełnienie wymogów dotyczących pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej - **już w trakcie postępowania o wydanie licencji**.

Redakcja art. 18 Dyrektywy 2012/34 wskazuje, iż wymienione przesłanki powinny być spełnione łącznie. Oznacza to, iż licencje mogą uzyskać jedynie podmioty, które występując o ich uzyskanie są już należycie przygotowane do roli przewoźników kolejowych.

Wskazuje na to również art.17 ust. 3 Dyrektywy 2012/34, z którego wynika, iż tylko przedsiębiorstwa, które spełniają wymogi określone w Rozdziale III omawianej Dyrektywy („Przyznawanie licencji przedsiębiorstwom kolejowym”) uprawnione są do uzyskania licencji.

Nawiązując szerzej do obowiązku pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej zgodnie z art. 22 Dyrektywy 2012/34 **„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 (ładunek w dosłownym tłumaczeniu z języka angielskiego), poczty i osób trzecich”**.

Analizując treść powyższego art. 22, należy zauważyć, iż w odniesieniu do kwestii odpowiedzialności cywilnej, omawiany przepis łączy obowiązek ubezpieczeniowy ze zdarzeniem, jakim jest **wypadek** wynikający z działalności gospodarczej przedsiębiorcy kolejowego.

Powyższy przepis określa również minimalny zakres ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych. Zgodnie, bowiem z jego brzmieniem, ubezpieczenie swoim zakresem powinno w szczególności obejmować: **pasażerów, bagaż, przesyłki/ładunek, pocztę i osoby trzecie**.

Dyrektywa wskazuje, iż niezależnie od wprowadzonego obowiązku ubezpieczenia, państwa członkowskie mogą wziąć pod uwagę **„specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka**

poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych”.

Obowiązek spełnienia wymagań w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika określa także Rozporządzenie 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Powyższe Rozporządzenie ma na celu zapewnienie podstawowej ochrony osób podróżujących koleją w całej Unii Europejskiej i ma zastosowanie do wszelkich kolejowych usług pasażerskich (międzynarodowych, krajowych, miejskich i podmiejskich) świadczonych przez przewoźników kolejowych.

Obowiązek posiadania ubezpieczenia OC przez przewoźników kolejowych przewiduje również Konwencja COTIF. Szczegółowe zapisy odnoszące się do tego tematu znajdują się w Załączniku E do Konwencji, który przedstawia ujednoczone przepisy o umowie użytkownika infrastruktury w międzynarodowej komunikacji kolejowej (CUI). Dokument stanowi, iż w ramach szczególnych obowiązków, zarządca infrastruktury kolejowej może zażądać od przewoźnika kolejowego udowodnienia **zawarcia umowy ubezpieczeniowej zapewniającej wystarczającą odpowiedzialność lub podjęcia równoważnych działań w celu pokrycia wszystkich roszczeń, o których mowa w załączniku (m.in. szkody cielesne lub majątkowe) niezależnie, z jakiego tytułu mogły one wynikać.** Ponadto, każdego roku przewoźnik kolejowy zobowiązany jest udowodnić posiadanie ubezpieczenia lub równoważnych zabezpieczeń oraz niezwłocznie powiadomić zarządcę o każdej zmianie w istniejącej umowie ubezpieczeniowej przed jej wejściem w życie³.

Analiza obowiązującego prawodawstwa europejskiego i międzynarodowego prowadzi do wniosku, że szczegółowy zakres, wielkość i sposób pokrycia roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego jest w znacznym stopniu pozostawiony regulacji poszczególnych krajów.

Krajowe regulacje państw członkowskich UE często wymuszają na przedsiębiorstwach posiadanie ubezpieczenia OC w zakresie szerszym niż wymaga to prawodawstwo europejskie. Przykładem może być Belgia, gdzie przewoźnik zobowiązany jest ubezpieczyć: pasażerów, osoby trzecie, bagaże, mienie, ładunek, infrastrukturę, pocztę oraz przesyłki⁴.

Żadna z obowiązujących obecnie na poziomie międzynarodowym regulacji szczegółowo nie określa wysokości sumy ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego ani kryteriów, jakie powinny być brane pod uwagę podczas jej wyznaczania. Dyrektywa 2012/34 mówi o „odpowiednim” ubezpieczeniu, nie wyjaśniając jednak, jak należy interpretować to stwierdzenie. Analogicznie, konwencja COTIF wspomina o „wystarczającym” ubezpieczeniu. Art. 12 Rozporządzenia 1371/2007 zapowiadał publikację w 2010 roku sprawozdania Komisji Europejskiej dotyczącego ustalenia minimalnej kwoty ubezpieczenia przedsiębiorstw kolejowych, lecz dokument taki nie ukazał się.

W roku 2012 opublikowano Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat stosowania Rozporządzenia 1371/2007 przez poszczególne kraje europejskie, w którym stwierdzono, iż większość państw członkowskich posiada przepisy krajowe określające odpowiedzialność cywilną przewoźników kolejowych oraz podkreślono istotność ustanowienia

³ Art. 6 §3 Załącznika E (CUI) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz.U. 1985 Nr 34, poz. 158)

⁴ „Insurance of Railway Undertakings” European Commission, DG TREN, wrzesień 2006

minimalnej sumy ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych⁵ w krajach które tej regulacji jeszcze nie wdrożyły.

Międzynarodowe dokumenty prawne dopuszczają różne sposoby zabezpieczenia roszczeń, ale w sposób konkretny odnoszą się jedynie do polisy ubezpieczeniowej, jako podstawowej formy zabezpieczenia. Zarówno jednak Dyrektywa, Rozporządzenie, jak i Konwencja COTIF, wspominają też o metodach alternatywnych w postaci „gwarancji na warunkach rynkowych”, „równoważnego zabezpieczenia”, czy też „działań równoważnych do umowy ubezpieczenia”.

4.1.5 Prawodawstwo krajowe

Zapisy prawodawstwa europejskiego dotyczące licencjonowania w transporcie kolejowym zostały wprowadzone do prawa krajowego w Ustawie o transporcie kolejowym. Art. 46 przedmiotowej Ustawy stanowi, iż Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, jeżeli przedsiębiorca spełnia wymogi dotyczące: dobrej reputacji, wiarygodności finansowej, kompetencji zawodowych, dysponowania taborem kolejowym oraz odpowiedzialności cywilnej. Zgodnie z art. 47 Ustawy, wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, **gdy przedsiębiorstwo posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją.**

Zgodnie z art. 18 Ustawy, dokumentem uprawniającym przewoźnika do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa, składający się z części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem oraz części sieciowej. Wymagania dotyczące sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa określone zostały w rozporządzeniach Ministra Transportu:

1. Rozporządzenie z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa;
2. Rozporządzenie z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem kolejowym.

Ubiegając się o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa, przewoźnik zobowiązany jest przedłożyć szereg dokumentów, w tym „*polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją pojazdów kolejowych, przewozem osób i rzeczy oraz w stosunku do osób trzecich*”. O ile więc do spełnienia warunków licencyjnych wystarczy oświadczenie przedsiębiorcy o zamiarze ubezpieczenia, to w momencie uzyskiwania certyfikatu bezpieczeństwa musi on przedstawić konkretny dokument poświadczający pokrycie roszczeń.

W porównaniu z zapisami prawa europejskiego, prawo polskie ogranicza sposoby zabezpieczenia roszczeń do polisy lub certyfikatu ubezpieczeniowego.

4.2 Prawa pasażerów

Kluczowe zapisy dotyczące praw pasażerów zostały ujęte w Rozporządzeniu 1371/2007 dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Rozdział III przedmiotowego

⁵ „Evaluation of Regulation 1371/2007” Prepared for European Commission DG MOVE by Steer Davies Gleave, lipiec 2012

rozporządzenia szczegółowo określa przepisy w zakresie odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów oraz ich bagaż.

Rozporządzenie nakłada na przedsiębiorstwo kolejowe obowiązek wypłaty zaliczki w przypadku śmierci lub zranienia pasażera. Art. 13 stanowi, iż zaliczka powinna pokryć bieżące potrzeby finansowe związane z poniesioną szkodą. Zaliczka nie powinna być niższa niż 21 000 EUR na pasażera. Jej wypłata powinna nastąpić niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż piętnaście dni od ustalenia tożsamości osoby uprawnionej do odszkodowania. Zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia „*zaliczka nie podlega zwrotowi – z wyjątkiem przypadków, gdy szkoda powstała na skutek zaniedbania lub z winy pasażera, lub gdy osoba, która otrzymała zaliczkę, nie była uprawniona do odszkodowania*”.

Choć Rozporządzenie 1371/2007 nie określa wysokości samego odszkodowania za śmierć i zranienie pasażera, to warto podkreślić w tym miejscu, że powiązana z nim Umowa międzynarodowego przewozu osób kolejami (CIV), będąca załącznikiem A do Konwencji COTIF, reguluje formę oraz wysokość odszkodowania z tego tytułu. Na mocy Umowy określona została górna granica dla każdego podróznego w wysokości 175 000 jednostek obrachunkowych (ok. 200 000 EUR⁶), jako jednorazowo wypłacona kwota lub roczna renta.

Rozporządzenie 1371/2007 określa również prawa pasażerów w zakresie opóźnień, utraty połączeń oraz odwołania pociągów. Art. 16 Rozporządzenia stanowi, iż w przypadku opóźnienia pociągu przekraczającego 60 minut w stosunku do umowy przewozu, pasażer ma prawo:

1. W przypadku rezygnacji z przewozu, ubiegać się o pełen zwrot kosztów podróży na warunkach, na jakich został opłacony;
2. Kontynuować podróż przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie lub w terminie późniejszym dogodnym dla pasażera.

Ponadto, nie tracąc prawa do przewozu, pasażer ma prawo zażądać od przedsiębiorstwa kolejowego odszkodowania w przypadku opóźnienia pociągu. Wyjątkiem są sytuacje, kiedy pasażer wiedział o opóźnieniu pociągu przed zakupem biletu. Minimalna kwota w tym przypadku wynosi 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut lub też 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.

Pasażerowie posiadający abonament lub kolejowy bilet okresowy mają prawo dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowania określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Art. 17 Rozporządzenia stanowi, iż odszkodowanie powinno zostać wypłacone w okresie jednego miesiąca od dnia złożenia wniosku i może zostać wypłacone w formie pieniężnej na wniosek pasażera lub w postaci kuponów czy innych usług.

4.3 Odpowiedzialność w zakresie przewozu ładunków

Przepisy ujednolicone o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będące Załącznikiem B do Konwencji COTIF, określają odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego w odniesieniu do przewożonego ładunku. Art. 30 dokumentu podkreśla, iż „*w razie całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, przewoźnik powinien, bez jakichkolwiek*

⁶ Kurs NBP z dn. 08.10.2013 r.

dalszych odszkodowań, zapłacić odszkodowanie obliczone według ceny giełdowej lub w braku ceny giełdowej według ceny rynkowej, lub też, jeśli brak jednej i drugiej ceny, według wartości użytkowej towaru tego samego rodzaju i gatunku w czasie i miejscu, w którym towar został przyjęty do przewozu.”

Na mocy dokumentu maksymalny limit odpowiedzialności względem za ładunek wynosi 17 jednostek obrachunkowych (ok. 20 EUR⁷) za 1 kg brakującego ładunku. Ponadto, przedsiębiorstwo kolejowe zobowiązane jest zapłacić, z wyłączeniem wszelkich dalszych odszkodowań kwotę, o którą obniżyła się wartość towaru.

Należy podkreślić, że w zakresie proponowanego obowiązkowego ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych znajduje się tylko ładunek innych przewoźników kolejowych, zniszczony lub uszkodzony z winy ubezpieczonego przewoźnika. Ładunek powierzony przewoźnikowi przez klienta, czyli ładunek danego przewoźnika, jest natomiast przedmiotem osobnego ubezpieczenia „OC Przewoźnika” (OCP), które opiera się na ustaleniach komercyjnych pomiędzy przewoźnikami kolejowymi oraz ich kontrahentami. Umawiające się strony negocjują wymagania dotyczące ubezpieczenia przewożonych towarów w ramach zawieranych umów, zgodnie z własnym interesem. Wymagania ubezpieczenia OCP mogą się znacząco od siebie różnić ze względu na charakter transportowanego mienia i związaną z nim sumę ubezpieczenia.

4.4 Odpowiedzialność w zakresie ochrony środowiska

Dyrektywa 2012/34 nie wymaga, aby ubezpieczenie OC swoim zakresem obejmowało również środowisko naturalne, jednak ryzyko środowiskowe w transporcie kolejowym należy do wysokich ze względu na duże wolumeny przewożonych ładunków niebezpiecznych, dlatego w zaproponowanym przez nas obowiązkowym zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wzięliśmy również pod uwagę szkody środowiskowe.

Należy podkreślić, iż ochrona ubezpieczeniowa może obejmować dwa typy odpowiedzialności za szkody w środowisku:

1. **Klasyczną odpowiedzialność odszkodowawczą, tj. odpowiedzialność cywilną**, zgodnie z którą **każda osoba trzecia**, której zagraża szkoda lub która doznała szkody na skutek bezprawnego oddziaływania na środowisko przez inny podmiot, ma prawo żądać **przywrócenia stanu** zgodnego z prawem, jak również podjęcia środków **zapobiegawczych** (np. zamontowanie instalacji i urządzeń zapobiegawczych). Zgodnie z zasadami odpowiedzialności na podstawie Kodeksu cywilnego, jeśli przywrócenie stanu zgodnego z prawem jest niemożliwe lub pociąga za sobą nadmierne trudności i koszty, roszczenie ogranicza się do świadczenia w pieniądzu.

W kontekście transportu kolejowego przykładem klasycznej odpowiedzialności odszkodowawczej za szkody w środowisku może być nagły wyciek substancji trującej z cysterny, czego skutkiem może być dostanie się tej substancji do wód gruntowych i zatrucie pobliskiego stawu rybnego. Szkody tego typu mogą być dochodzone w oparciu o ogólne reguły odpowiedzialności cywilnej (odszkodowawczej) zawarte w Kodeksie cywilnym (art. 435 k.c).

⁷ Kurs NBP z dn. 08.10.2013 r.

Należy podkreślić, iż w przypadku zagrożenia lub naruszenia środowiska jako **dobra wspólnego** z powyższym roszczeniem może wystąpić Skarb Państwa, jednostka samorządu terytorialnego lub organizacja ekologiczna (np. skażenie powietrza).

2. **Odpowiedzialność administracyjną** za szkody w środowisku, której zasady określone zostały w Ustawie Prawo ochrony środowiska oraz w Ustawie o zapobieganiu szkodom środowisku i ich naprawie, przy uwzględnieniu Dyrektywy 2004/35 w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu.

W kontekście odpowiedzialności administracyjnej na podstawie Ustawy Prawo ochrony środowiska w przypadku, gdy podmiot korzystający ze środowiska negatywnie na niego oddziałuje, **organ ochrony środowiska** może wydać z urzędu **decyzję** nakładającą na podmiot obowiązek ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożenia, oraz przywrócenia środowiska do stanu właściwego, a gdy niemożliwe jest podjęcie powyższych działań – może nałożyć obowiązek uiszczenia na rzecz budżetów właściwych gmin kwoty pieniężnej odpowiadającej wysokości szkód wynikłych z naruszenia stanu środowiska.

W kontekście natomiast Ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie pod pojęciem działalności stwarzającej ryzyko szkody rozumie się m.in. **transport towarów niebezpiecznych**. Zgodnie z ustawą, podmiot odpowiedzialny zobowiązany jest do: niezwłocznego podjęcia działań zapobiegawczych w środowisku w przypadku bezpośredniego zagrożenia szkodą, natomiast w przypadku wystąpienia szkody w środowisku do podjęcia działań w celu ograniczenia szkody, zapobieżenia kolejnym szkodom, natychmiastowego skontrolowania, powstrzymania, usunięcia lub ograniczenia zanieczyszczeń i szkód oraz do podjęcia działań naprawczych.

Organ ochrony środowiska ma prawo nałożenia obowiązku przeprowadzenia powyższych działań w drodze decyzji, jeżeli podmiot odpowiedzialny ich sam nie podejmie.

W przypadku zagrożenia dla zdrowia lub życia ludzi lub możliwości zaistnienia nieodwracalnych szkód w środowisku, organ podejmuje natychmiast działania zapobiegawcze i naprawcze.

Koszty działań zapobiegawczych i naprawczych (m.in. gromadzenia danych, opracowania projektów działania, koszty działań, postępowania administracyjnego i sądowego, egzekucji, nadzoru i monitoring, odszkodowań) ponosi korzystający ze środowiska.

Władającemu powierzchnią ziemi przysługuje odszkodowanie za szkody, jakie poniósł w wyniku tych działań od podmiotu korzystającego ze środowiska.

Niepodjęcie działań zapobiegawczych lub naprawczych lub niepoinformowanie organu ochrony środowiska o bezpośrednim zagrożeniu lub niezgodnienie warunków przeprowadzenia działań naprawczych podlega karze grzywny.

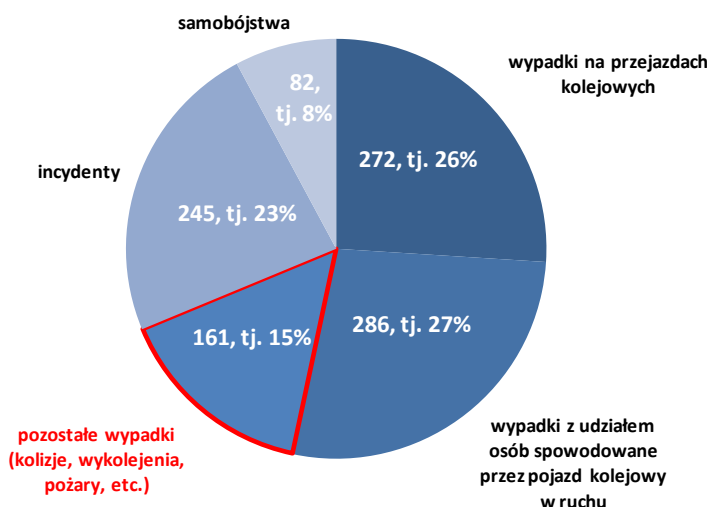
5 Bieżąca sytuacja w zakresie ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Polsce

5.1 Poziom bezpieczeństwa przewoźników kolejowych w Polsce

W roku 2012 na polskiej sieci kolejowej doszło do 1046 zdarzeń o charakterze wypadku lub incydentu, tj. o 10% mniej niż rok wcześniej.

Jak pokazuje wykres 1, ponad 60% zdarzeń kolejowych w Polsce stanowiły wypadki polegające na interakcji między systemem kolejowym a stroną trzecią, tj. wypadki na przejazdach kolejowych, wypadki wynikające z najechania pojazdu kolejowego na osobę lub samobójstwa. Wypadki tego typu zachodzą zwykle w efekcie nieuprawnionego wtargnięcia osób trzecich na teren kolejowy i są przeważnie niezależne od systemu kolejowego. Około 15% zdarzeń dotyczyło wypadków mających źródło w ramach systemu kolejowego, takich, jak kolizje, wykolejenia i pożary, zawinionych przeważnie przez przewoźnika lub zarządcę infrastruktury. Z ogólnej liczby 161 wypadków w ramach systemu kolejowego, 14 zdarzeń uznano za znaczące, tj. takie, które spowodowały przynajmniej jedną ofiarę śmiertelną lub ciężko ranną lub szkody rzeczowe ponad 150 tys. euro.

Wykres 1. Typy zdarzeń kolejowych w Polsce w 2012 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportu „Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku”

Tabela 1 przedstawia liczbę zdarzeń kolejowych związanych z naruszeniem bezpieczeństwa w podziale na przewoźników kolejowych.

Tabela 1. Zdarzenia kolejowe w Polsce w 2011 roku, według przewoźników

przewoźnik	praca (mln pockm)	liczba zdarzeń		liczba zdarzeń zawinionych		% wypadków zawinionych (6/4)	wyp. zawinionych / 100 mln pockm (6/2)
		ogółem	w tym wypadki	ogółem	w tym wypadki		
1	2	3	4	5	6	7	8
[Redacted data]							

Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK

Tabela pokazuje, że największą liczbę zdarzeń ogółem w 2011 r. odnotowali przewoźnicy [Redacted]. Większość odnotowanych zdarzeń nie nastąpiła jednak z winy przewoźników. [Redacted]

Wskaźnik częstotliwości wypadków zawinionych (kolumna 8 Tabeli), mierzony liczbą wypadków na 100 mln pociągokilometrów, określa prawdopodobieństwo spowodowania wypadku przez przewoźnika. Wskaźnik ten pozwala w uproszczony sposób porównać poziom bezpieczeństwa poszczególnych przewoźników.

Dane przedstawione w Tabeli 1 pokazują, że prawdopodobieństwo spowodowania wypadku może znacząco różnić się dla poszczególnych przewoźników, [Redacted]

5.2 Polisy OC przewoźników

Tabela 2 przedstawia wartości polis ubezpieczeniowych dla wiodących przewoźników towarowych i pasażerskich.

Tabela 2. Polisy OC przewoźników towarowych i pasażerskich w 2012 r.

Przewoźnicy towarowi			Przewoźnicy pasażerscy		
przewoźnik	praca (mln pockm)	polisa (tys. zł)	przewoźnik	praca (mln pockm)	polisa (tys. zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK

Analiza polis ubezpieczeniowych polskich przewoźników wskazuje na ich duże zróżnicowanie.

--	--	--	--	--	--

Ze względu na brak ścisłych regulacji dotyczących odpowiedniego ubezpieczenia OC (zob. punkt 4.1.4), przewoźnicy kolejowi w Polsce decydują o wartości polisy samodzielnie. Przewoźnicy oceniają wielkość ponoszonego ryzyka według zindywidualizowanych kryteriów, właściwych dla funkcjonowania wyłącznie swojego własnego przedsiębiorstwa, a nie całej sieci kolejowej. Można domniemywać, że wpływ na sumę gwarancyjną polis OC zawieranych przez przewoźników mają środki finansowe, którymi dysponują oni na ten cel.

5.3 Statystyki dotyczące zgłoszonych roszczeń odszkodowawczych

W latach 2010-2012 roszczenia od osób trzecich otrzymało [redacted] przewoźników kolejowych.

Zgłoszone roszczenia w żadnym przypadku nie przekroczyły rocznej wartości polis OC posiadanych przez przewoźników [redacted]

Tabela 3. Wartość roszczeń zgłoszonych wobec przewoźników w latach 2010-2012

przewoźnik	roszczenia zgłoszone (tys. zł)				polisa 2012 (tys. zł)
	2010	2011	2012	razem	
[Redacted data]					

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK

Zestawienie wartości zgłoszonych roszczeń prowadzi do dwóch wniosków.

Po pierwsze, wielkość zgłoszonych roszczeń nie zawsze jest zbieżna ze skalą działalności przewoźnika kolejowego.

Po drugie, wartość roszczeń zgłoszonych w kolejnych latach podlega znaczącym wahaniom

Wahania dotyczą praktycznie wszystkich przewoźników, do których wpłynęły roszczenia stron trzecich. Występowanie zdarzeń wypadkowych cechuje się wysoką nieprzewidywalnością. Niejednokrotnie zdarza się, że przewoźnik, który w ciągu kilku lat notował nieznaczne roszczenia, zmuszony jest w kolejnym roku pokryć straty daleko wykraczające poza dotychczasowy poziom.

Polisa OC powinna mieć wartość wystarczającą do pokrycia wszystkich roszczeń, nawet w razie ich wielokrotnego wzrostu w danym okresie.

5.4 Wnioski dla regulacji ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych

Na podstawie przeprowadzonej analizy sytuacji bieżącej w zakresie bezpieczeństwa i ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Polsce można zidentyfikować następujące główne zagadnienia, które powinny zostać uwzględnione w pracach nad nowymi regulacjami dotyczącymi ubezpieczenia OC przewoźników:

- Większość wypadków kolejowych w Polsce zachodzi z przyczyn niezawinionych, niezależnych od przewoźników. Są to wypadki na przejazdach kolejowych, wypadki związane z najechaniem pojazdu kolejowego na osoby przebywające w sposób nieuprawniony na terenie kolejowym lub samobójstwa. W takich sytuacjach przeważnie zachodzą przesłanki wyłączające odpowiedzialność przewoźnika za szkodę. Wypadki,

których źródłem jest system kolejowy (przewoźnicy lub zarządcy infrastruktury), stanowią około 15% zdarzeń.

- Częstotliwość wypadków zawinionych przez przewoźnika, wyrażona liczbą wypadków na pociągokilometr, może się znacznie różnić pomiędzy przewoźnikami. Przewoźnicy kolejowi w Polsce dysponują różnymi „potencjałami bezpieczeństwa” [REDACTED]
- Polisy OC polskich przewoźników kolejowych wykazują obecnie duże zróżnicowanie. Ze względu na brak ścisłych regulacji dotyczących odpowiedniego ubezpieczenia OC, przewoźnicy kolejowi w Polsce decydują o wielkości polisy samodzielnie. Przewoźnicy oceniają wielkość ponoszonego ryzyka według zindywidualizowanych kryteriów, właściwych dla funkcjonowania swojego własnego przedsiębiorstwa. Można domniemywać, że wpływ na wysokość sumy gwarancyjnej polis OC przewoźników kolejowych mają środki finansowe, którymi dysponują.
- W ostatnich trzech latach żaden przewoźnik nie doświadczył sytuacji „niedoubezpieczenia”, tzn. wielkość zgłoszonych przewoźnikom roszczeń ani razu nie przekroczyła rocznej wielkości polisy OC. Należy jednak zwrócić uwagę, że wielkość roszczeń podlega znaczącym wahaniom rok do roku, co czyni je w dużej mierze nieprzewidywalnymi. Ponadto, wielkość roszczeń nie musi zależeć od skali działalności przewoźnika. Pożądana wartość polisy ubezpieczeniowej powinna odpowiadać na zapotrzebowanie związane z pokryciem roszczeń nawet w sytuacji skrajnej.

6 Regulacje i procedury związane z ubezpieczeniem OC w wybranych krajach europejskich

6.1 Analiza przekrojowa

Zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2012/34 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przeniesionymi z uchylonej dyrektywy 95/18), 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. Zapisy prawodawstwa unijnego zostały transponowane do regulacji w poszczególnych krajach członkowskich. Dyrektywy nie precyzują jednak znaczenia określenia „odpowiedni” w kontekście ubezpieczenia OC, w związku z tym każdy kraj prezentuje w tej kwestii własne rozumienie i wprowadził rozwiązania według własnej interpretacji.

W obszarze wymaganej wartości pokrycia roszczeń kraje europejskie stosują dwa podejścia:

- Minimalna suma ubezpieczenia,
- Ocena indywidualna każdego przewoźnika (ang. *case by case*).

Tabela 4 przedstawia zestawienie regulacji dotyczących wartości sumy ubezpieczenia OC przewoźników w wybranych krajach europejskich. Podejściem preferowanym w większości krajów Europy zachodniej (np. w Austrii, Belgii, Holandii, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Włoszech i innych) jest **ujednolicona minimalna suma ubezpieczenia**.

Kraje stosujące podejście minimalnej sumy ubezpieczenia określają jej wartość na podstawie przyjętych przez siebie indywidualnych kryteriów, co prowadzi do dużych rozbieżności. Najwyższe wymagania dotyczące minimalnej sumy ubezpieczenia, w wysokości 155 mln funtów, obowiązują w Wielkiej Brytanii. Z drugiej strony, w niektórych przypadkach przyjęta suma jest bardzo niska, i z dużym prawdopodobieństwem można uznać, że wartość sumy ubezpieczenia wymagana wobec przewoźników nie jest odpowiednia. Przykładami są Łotwa (0,43 mln euro) i Litwa (0,5 mln euro).

Niektóre kraje przyjęły specyficzne rozwiązania szczegółowe dotyczące minimalnej sumy ubezpieczenia, takie, jak:

- Podwójny agregat roczny, określający minimalny roczny limit ubezpieczenia OC w wysokości dwukrotnej sumy ubezpieczenia na pojedyncze zdarzenie (Austria, Niemcy, Wielka Brytania);
- Rozróżnienie minimalnej sumy ubezpieczenia dla przewozów pasażerskich i towarowych (Belgia, Węgry);
- Indeksacja minimalnej sumy ubezpieczenia (Dania).

Tabela 4. Regulacje dotyczące sumy ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w krajach europejskich

kraj	suma ubezpieczenia OC przewoźników	minimalna suma ubezpieczenia (TAK/NIE)
Austria	Minimalna suma 10 mln euro, roczny agregat x2	TAK
Belgia	Minimalna suma 50 mln euro - przewozy towarowe 70 mln euro - przewozy pasażerskie	TAK
Czechy	Brak regulacji	NIE
Dania	Minimalna suma, aktualizowana co rok 313 mln koron duńskich, tj. 41 mln euro (2006)	TAK
Finlandia	Brak regulacji	NIE
Francja	Brak regulacji	NIE
Hiszpania	Minimalna suma 450 tys. euro na pasażera	TAK
Holandia	Minimalna suma 10 mln euro (2006 r.)	TAK
Litwa	Minimalna suma 2 mln litów (500 tys. euro)	TAK
Łotwa	Minimalna suma 430 tys. euro (2006 r.)	TAK
Niemcy	Minimalna suma 10 225 837,62 euro, roczny agregat x2	TAK
Portugalia	Minimalna suma 10 mln euro	TAK
Słowacja	Brak regulacji	NIE
Szwajcaria	Minimalna suma 65 mln euro	TAK
Szwecja	Minimalna suma 33 mln euro	TAK
Węgry	Minimalna suma zależna od rodzaju i wielkości przewozów (towarowe, pasażerskie dalekobieżne, regionalne)	TAK
Wielka Brytania	Minimalna suma 155 mln funtów, roczny agregat x2	TAK
Włochy	Minimalna suma 50 mln euro	TAK

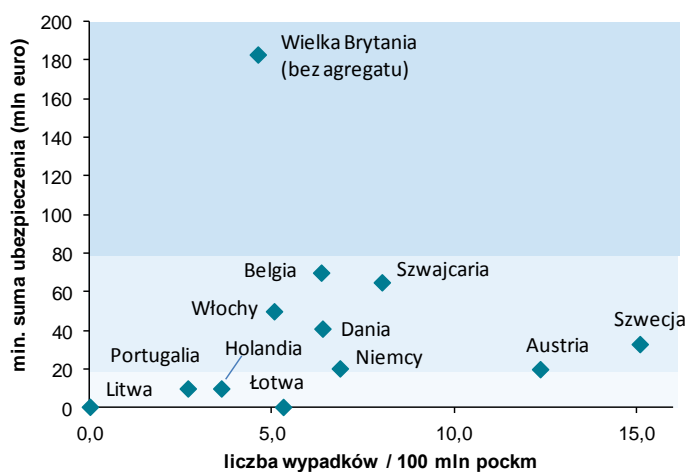
Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Insurance of Railway Undertakings”, raport KE, 2006; „Evaluation of Regulation 1371/2007”, raport KE, 2012; “Deregulation of Railway Transport in Europe Liability and Insurance iro Train Operating Companies / Infrastructure Managers”, DVA, 2009

Wśród regulacji sumy ubezpieczenia OC przewoźników obowiązujących w krajach UE, zwraca uwagę model węgierski, który można nazwać hybrydowym. Zgodnie z przyjętym w 2007 roku rozporządzeniem rządowym, w pierwszej kolejności stosowane jest podejście indywidualne w postaci formuł matematycznych służących do kalkulacji konkretnych sum ubezpieczenia dla poszczególnych przewoźników. Formuły oparte są na przewidywanych, deklarowanych przez przewoźników wielkościach pracy przewozowej. Jednocześnie, wspomniane rozporządzenie określa minimalne sumy ubezpieczenia dla poszczególnych rodzajów przewozów (przewozy pasażerskie dalekobieżne, aglomeracyjne, regionalne, przewozy towarowe) oraz innych licencji. Suma ubezpieczenia skalkulowana przy pomocy formuły nie może być niższa niż przyjęta minimalna suma ubezpieczenia. Model węgierski opisano szerzej w punkcie 6.3.

Innym przykładem jest Francja, która jako jedyny duży kraj UE nie zdefiniowała minimalnej sumy ubezpieczenia. Zarządca infrastruktury kolejowej, RFF (fr. *Réseau Ferré de France*), wymaga przedstawienia polisy ubezpieczeniowej lub równoważnego dokumentu, zapewniającego przewoźnikowi ubiegającemu się o dostęp do sieci pokrycie szkód wyrządzonych klientom, zarządcy infrastruktury, osobom pracującym na sieci kolejowej, innym przedsiębiorstwom kolejowym oraz osobom trzecim. W przypadku wątpliwości dotyczących wielkości sumy lub zakresu przedłożonego ubezpieczenia, RFF rezerwuje sobie prawo zgłoszenia sprawy Ministrowi Transportu⁸. Według badania ankietowego przeprowadzonego w 2006 roku, wybrani przewoźnicy operujący na francuskiej sieci kolejowej posiadali ubezpieczenie OC w wysokości od 8 do 60 mln euro⁹.

Na podstawie przeprowadzonych analiz można wysunąć wniosek, iż nie istnieją jednolite obiektywne kryteria, którymi kierują się regulatorzy w poszczególnych krajach definiując minimalną sumę ubezpieczenia. Wykres 2 przedstawia wynik analizy potencjalnej zależności minimalnych sum ubezpieczenia od poziomu bezpieczeństwa sieci kolejowej, wyrażonego wskaźnikiem liczby znaczących wypadków na jednostkę pracy przewozowej. Dowodzi on, że minimalne sumy ubezpieczenia nie są wprost zależne od poziomu bezpieczeństwa sieci kolejowych poszczególnych krajów.

Wykres 2. Minimalna suma ubezpieczenia OC a poziom bezpieczeństwa europejskich sieci kolejowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

⁸ „Horaire de service 2014”, Chapitre 2 “Conditions d’accès au réseau ferré national”, RFF

⁹ „Insurance of Railway Undertakings”, EC, 2006

Przeprowadzone analizy wskazują, że rozbieżności między minimalnymi sumami ubezpieczenia w krajach europejskich mogą wynikać z kilku czynników:

- Przyczyny niemierzalne, takie, jak ogólna świadomość prawna poszkodowanych, która przekłada się na konieczność wypłaty różnej wielkości odszkodowań w zależności od kraju.
- Różna interpretacja pojęcia „odpowiedniego ubezpieczenia” przez regulatorów. W krajach o niskich minimalnych sumach ubezpieczenia mają one zapewniać pokrycie szkód wynikających ze zdarzeń „zwykłych”, tj. zdarzeń dość częstych, lecz o umiarkowanej wartości szkód. Natomiast w krajach o wysokich sumach ubezpieczenia, celem jest pokrycie strat na poziomie scenariusza katastroficznego.
- Poziom rozwoju gospodarczego oraz poziom cen, które znacząco wpływają na poziom wyceny kosztów wypadków kolejowych, a w konsekwencji na przyjętą przez regulatora minimalną sumę ubezpieczenia.

Poniżej przeprowadzono analizę dwóch wybranych modeli ubezpieczenia OC, tj. modelu brytyjskiego i węgierskiego. Model brytyjski stanowi przykład zaawansowanego regulacyjnie rozwiązania, w którym zastosowano podejście minimalnej sumy ubezpieczenia. Regulator brytyjskiego rynku kolejowego ORR od wielu lat prowadzi we współpracy z rynkiem kolejowym świadomą politykę mającą na celu poprawę bezpieczeństwa systemu kolejowego oraz adekwatne zabezpieczenie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Rozwiązania wypracowane w Wielkiej Brytanii, dotyczące na przykład kalkulacji kosztów wypadków, ubezpieczenia grupowego przewoźników, czy też rozliczeń wzajemnych między przewoźnikami z tytułu wyrządzonych szkód, są pod wieloma względami zaawansowane na tle innych praktyk europejskich. Z kolei model węgierski, jak wspomniano wcześniej, jest przykładem regulacji o specyficznym hybrydowym charakterze, uwzględniającej zarówno podejście minimalnej sumy ubezpieczenia, jak i indywidualne charakterystyki przewoźników kolejowych. Regulacje obowiązujące na Węgrzech powinny stanowić przedmiot zainteresowania także ze względu na potencjalną wspólnotę doświadczeń kolei węgierskich i polskich wynikającą z podobieństwa doświadczeń historycznych.

6.2 Brytyjski model ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych

6.2.1 Ramy prawne i regulacyjne

ORR (Office of Rail Regulation) jest niezależną jednostką pozarządową działającą z ramienia Departamentu Transportu w Wielkiej Brytanii. Do jej zadań należy między innymi normalizacja przepisów dotyczących funkcjonowania kolei, w tym m.in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. ORR zostało zawiązane i funkcjonuje na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w *The Railways and Transport Safety Act 2003* (2003 c.20) z dnia 5 lipca 2004 r. Jednym z zadań ORR jest udzielanie licencji przewoźnikom kolejowym.

Wśród warunków koniecznych, które przewoźnik jest zobowiązany spełnić, by uzyskać licencję, jest podpisanie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. Obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia wynika przede wszystkim z aktów prawa powszechnie obowiązującego – dla Wielkiej Brytanii *The Railway (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005* (2005 No. 3050) oraz *The Railway Infrastructure (Access, Management and Licensing of Railway Undertakings) Regulations (Northern Ireland) 2005* (2005 No.537) dla Irlandii Północnej.

Przepisy obu ustaw brzmią analogicznie – nakładają na przewoźnika starającego się o uzyskanie licencji obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia lub umowy o podobnym skutku prawnym w oparciu o przepisy powszechnie obowiązującego prawa krajowego oraz odpowiednie przepisy prawa międzynarodowego. Zgodnie z powyższymi przepisami, zakres ubezpieczenia obejmować powinien odpowiedzialność cywilną za szkody powstałe na skutek wypadku w odniesieniu do pasażera, bagażu, ładunku, poczty oraz osobie trzeciej. Za umowę ubezpieczenia lub umowę o podobnym skutku prawnym zgodną z przepisem ustawy należy uważać taką umowę, która została zaaprobowana przez ORR.

Tym samym, przepis daje ORR ustawowe prawo tworzenia wytycznych dotyczących ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych. ORR wydał szereg dokumentów (m.in. *General Approval for third party liability insurance arrangements, Licensing – Applying for a licence or licence exemption*) zawierających wytyczne, jakie powinny zostać spełnione, aby umowa ubezpieczenia mogła zostać zaakceptowana przez ORR i tym samym, aby warunek ubezpieczenia został uznany za spełniony w procedurze uzyskania licencji przewoźnika. Jednocześnie, ORR posiada prawo odmowy akceptacji danej umowy ubezpieczenia pomimo spełnienia wytycznych, jeśli uzna ją za niepokrywającą w pełni wszystkich ryzyk.

Przewoźnicy zobowiązani są do przesłania listu oświadczającego od swojego brokera ubezpieczeniowego o zawarciu umowy ubezpieczenia odpowiadającej warunkom General Approval. ORR zamieścił na swojej stronie internetowej wzór listu oświadczającego, który może zostać wykorzystany przez brokera ubezpieczeniowego. W liście oświadczającym broker ubezpieczeniowy określa między innymi, z którymi przewoźnikami podpisał umowę ubezpieczenia oraz na jaki okres.

ORR ma prawo do okresowych kontroli przewoźnika lub grupy przewoźników w celu zweryfikowania, czy ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawarte przez kontrolowane podmioty spełniają warunki General Approval, nawet jeśli zostały wcześniej zaaprobowane przez ORR. Przewoźnik ma obowiązek przechowywania dokumentacji związanej z umową ubezpieczenia. ORR ma prawo prosić w każdym momencie o przesłanie kopii odpowiednich dokumentów bez zbędnej zwłoki. Decyzja o przeprowadzeniu kontroli w danej jednostce może wynikać z oceny ryzyka, wyboru losowego, zdarzenia, które może spowodować problemy przewoźnika w pokryciu zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej, skarg, pozyskanych informacji.

6.2.2 Zakres ubezpieczenia i inne wymagania

Do najważniejszych warunków, jakie powinna spełniać umowa ubezpieczenia wg ORR należą:

- Łączna kwota ubezpieczenia, włączając samoubezpieczenie, powinna wynosić co najmniej 155 milionów funtów z jednokrotnym przywróceniem limitu ubezpieczeniowego po jego wyczerpaniu.
- Umowa ubezpieczenia nie musi obejmować skutków zdarzeń, które są objęte ochroną ustawową lub inną standardową umową ubezpieczenia – np. ubezpieczeniem pracowniczym.
- Umowa ubezpieczenia nie musi obejmować odpowiedzialności w przypadku uszkodzenia przewożonych towarów w ramach zawodowej działalności gospodarczej przewoźnika, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w General Approval lub na podstawie przepisów

Konwencji o międzynarodowym przewozie osób (COTIF) lub innych odpowiednich przepisów międzynarodowych.

- Jakikolwiek wyłączenia odpowiedzialności za szkodę na rzeczach oddanych przewoźnikowi do przewozu nie powinny dotyczyć bagażu osobistego.
- Odpowiedzialność przewoźnika obowiązuje na zasadach 'occurrence', tzn. obejmuje zdarzenia, które miały miejsce w czasie obowiązywania umowy.
- Odpowiedzialność przewoźnika obejmuje koszty obrony procesowej.
- Przewoźnik powinien mieć uzasadnioną pewność, że jest w stanie pokryć wszelkie ryzyka objęte wyłączeniem lub ograniczeniem w umowie ubezpieczenia.
- Przewoźnik powinien objąć ubezpieczeniem każdą osobę trzecią w zakresie, w jakim osoba trzecia jest zobowiązana do zawiązania umowy ubezpieczenia lub asekuracji w związku z zawartą umową z przewoźnikiem.
- Przewoźnik jest zobowiązany do pokrycia różnicy między sumą ubezpieczenia jego podwykonawców a wymaganą sumą ubezpieczenia w General Approval (patrz powyżej).
- Każdorazowa zmiana, przedawnienie lub wykreślenie postanowienia umowy wymaga zgłoszenia do ORR na 30 dni przed jej wejściem w życie. W ciągu 30 dni od zgłoszenia zamiaru zmiany lub wykreślenia postanowień umowy postanowienia te zachowują dotychczasową treść. Po 30 dniach dozwolone jest wprowadzenie zmian.
- Umowa ubezpieczeniowa powinna być podpisana z zakładem ubezpieczeń o dobrej reputacji.
- Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje każdą okoliczność, w której podejmowana jest działalność operacyjna przez przewoźnika. Oznacza to, że żadne postanowienie umowy nie powinno wykluczać odpowiedzialności ubezpieczyciela.
- Przewoźnik informuje ORR o zawarciu umowy ubezpieczenia bez zbędnej zwłoki po zawiązaniu, odnowieniu lub zmianie umowy.
- Przewoźnik zobowiązany jest do przechowywania przez co najmniej 7 lat dokumentów i innych dowodów potwierdzających zgodność zawieranych porozumień przez przewoźnika z wytycznymi General Approval. Przewoźnik ma obowiązek przedstawić ORR odpowiednią dokumentację na jego żądanie.
- Przewoźnik ma obowiązek zmiany postanowień umowy ubezpieczenia, które są niezgodne z General Approval w ciągu 60 dni od zgłoszenia takiego żądania przez ORR.
- ORR ma prawo zmieniać lub wykreślać poszczególne postanowienia General Approval, jeśli uzna to za uzasadnione.

6.2.3 Minimalna suma ubezpieczenia

Przyjęty na brytyjskim rynku kolejowym model ubezpieczenia OC przewiduje minimalną sumę ubezpieczenia dla wszystkich licencjonowanych podmiotów działających na rynku kolejowym, w tym przewoźników, w wysokości 155 mln funtów na każde zdarzenie¹⁰. to oszacowanie

¹⁰ „General Approval for the third party liability insurance arrangements”, ORR, 2007

minimalnej sumy ubezpieczenia wynika z założenia, że ruch na brytyjskiej sieci kolejowej ma charakter mieszany, zatem większość przedsiębiorstw kolejowych podlega tym samym ryzykom.

Jeśli ubezpieczenie przewiduje łączny limit odpowiedzialności, to w przypadku wyczerpania tego limitu, polisa musi pozwalać na jego przynajmniej jednokrotne odnowienie.

Przewoźnicy mogą wnioskować do regulatora rynku (ORR) o obniżenie wymaganej sumy ubezpieczenia na podstawie niezależnej oceny ryzyka w ich konkretnym przypadku. Odstępstwa od minimalnej sumy ubezpieczenia są jednak rzadkie. Obecnie funkcjonują dwa takie przypadki¹¹:

- Great Central Railway (Nottingham) Limited – minimalna suma ubezpieczenia 10 mln funtów;
- North Yorkshire Moors Enterprises Plc – minimalna suma ubezpieczenia 20 mln funtów.

Wymienione podmioty prowadzą przewozy turystyczne historycznym taborem na określonych odcinkach linii kolejowych.

Kwota 155 mln funtów stanowi minimalną wymaganą sumę ubezpieczenia od czasu prywatyzacji British Rail w 1994 roku i **bazuje na oszacowaniu „najgorszego możliwego scenariusza” („worst-case scenario”)** oznaczającego maksymalne możliwe straty poniesione w następstwie wypadku kolejowego. Zgodnie z dostępnymi źródłami, odszkodowania wypłacone za pojedynczy wypadek kolejowy w Wielkiej Brytanii nigdy nie osiągnęły poziomu minimalnej sumy ubezpieczenia. Najpoważniejszym w skutkach finansowych zdarzeniem na brytyjskiej sieci kolejowej był wypadek w Ladbroke Grove w 1999 roku, który pociągnął za sobą łączną stratę w wysokości 70 mln funtów.

Urząd regulacyjny ORR zaproponował w 2006 roku obniżenie minimalnej sumy ubezpieczenia OC ze 155 mln funtów do 100 mln funtów, i przeprowadził otwarte konsultacje w tym zakresie z rynkiem kolejowym¹². Uzasadnieniem dla tej propozycji, poza brakiem rzeczywistych zdarzeń uzasadniających sumę ubezpieczenia w wysokości 155 mln funtów, była ogólna poprawa bezpieczeństwa sieci kolejowej osiągnięta poprzez wprowadzenie automatycznego systemu ochrony i ostrzegania pociągów (Train Protection and Warning System, TPWS) oraz wymianę przestarzałego taboru. Ponadto ORR zwrócił uwagę, że wysoka suma ubezpieczenia stanowi duże obciążenie dla podmiotów wchodzących na rynek, ponieważ koszt ubezpieczenia dla nich może pochłaniać nawet 1/3 przychodów w pierwszym roku funkcjonowania. Zwrócono również uwagę, że minimalne sumy ubezpieczenia wymagane w innych krajach europejskich są znacznie niższe niż w Wielkiej Brytanii.

Odpowiedź rynku na propozycję ORR dotyczącą obniżki minimalnej sumy ubezpieczenia nie była jednoznaczna. Niektórzy przedsiębiorcy poparli stanowisko ORR, natomiast inni sprzeciwili się mu, dostrzegając więcej ryzyk niż korzyści proponowanego rozwiązania. Wydaje się, że kluczowe znaczenie dla ostatecznej (negatywnej) decyzji regulatora miało stanowisko zarządcy infrastruktury Network Rail, który zdecydowanie zaoponował przeciw zmniejszeniu minimalnej sumy ubezpieczenia, przedstawiając następujące argumenty¹³:

¹¹ <http://www.rail-reg.gov.uk/server/show/nav.1553>. Ponadto, ORR stosuje wyłączenia spod pewnych warunków ubezpieczenia OC (nie dwóch innych podmiotów (Colas Rail Limited, Harsco Rail Ltd)

¹² „Insurance Review: Consultation”, ORR, listopad 2006

¹³ „Response to a consultation paper issued by the Office of Rail Regulation in November 2006”, Network Rail, styczeń 2007

- Przeprowadzone przez Network Rail w 2004 roku oszacowania maksymalnej możliwej straty poniesionej przez osoby trzecie w rezultacie wypadku kolejowego pokazały, że potencjalna wielkość strat może kształtować się w zakresie 120-180 mln funtów za zdarzenie w postaci wykolejenia pociągu towarowego wiozącego materiały niebezpieczne w gęsto zabudowanym terenie lub kolizji dwóch zatłoczonych pociągów pasażerskich. Aktualizacja tych szacunków w 2008 roku wykazała, że maksymalna strata w razie wypadku o ekstremalnych skutkach może dojść nawet do 300-350 mln funtów.
- Należy zwrócić uwagę, że instalacja nowoczesnych systemów kontroli ruchu kolejowego w rodzaju wspomnianego wyżej TPWS nie jest równoznaczna z eliminacją ryzyka. TPWS prowadzi do zwiększenia przepustowości linii kolejowych oraz do zwiększenia ruchu, a zatem (nie negując niewątpliwie pozytywnego oddziaływania TPWS na bezpieczeństwo sieci kolejowej), w dalszym ciągu istnieje potencjał zajścia katastrofy kolejowej o znaczących skutkach finansowych.
- Pomimo, że najwyższa historycznie strata spowodowana wypadkiem kolejowym wyniosła 70 mln funtów (Ladbroke Grove), nie można zapominać, że na rynku ubezpieczeniowym zachodzi zjawisko „inflacji roszczeń”, tzn. wielkość roszczeń i odszkodowań wzrasta z czasem. W rezultacie, w ciągu kilku lat wypadek o tym samym zasięgu, co Ladbroke Grove, może wiązać się ze stratami o kilkadziesiąt milionów funtów wyższymi.
- Wartość minimalnej sumy ubezpieczenia nie była waloryzowana od momentu jej ustanowienia, co spowodowało jej spadek w wartościach realnych.
- Bezpośrednie porównania minimalnej sumy ubezpieczenia w Wielkiej Brytanii i innych krajach europejskich prezentują ograniczoną wartość ze względu na znaczące różnice ekonomiczne, prawne i techniczne. Network Rail zauważa ponadto w swoim stanowisku, że przewoźnicy w krajach europejskich nierzadko są ubezpieczeni na kwoty wyższe niż minimalne sumy ubezpieczenia ustanowione przez regulatorów.
- Korzyści finansowe osiągnięte przez przewoźników w wyniku obniżenia sumy ubezpieczenia ze 155 do 100 mln funtów są proporcjonalnie mniejsze, i mogą wynosić tylko 10-15% płaconej obecnie składki.

W podsumowaniu swojego stanowiska Network Rail stawia wyraźne rozróżnienie pomiędzy potencjałem zdarzenia (ryzyka), który powinien być odzwierciedlony w minimalnej sumie ubezpieczenia OC, a prawdopodobieństwem zdarzenia, określonym wysokością składki ubezpieczeniowej.

Ostatecznie, ORR wycofał się w 2007 roku z proponowanej obniżki minimalnej sumy ubezpieczenia dla przedsiębiorców kolejowych¹⁴.

6.2.4 Metody realizacji ubezpieczenia OC

Podstawowym sposobem realizacji ubezpieczenia OC licencjonowanych przedsiębiorców kolejowych jest indywidualna polisa ubezpieczeniowa, która powinna zostać zawarta z ubezpieczycielem legitymującym się „dobrą reputacją”. Przedsiębiorcy kolejowi zobowiązani są do przedstawiania corocznie dokumentów poświadczających zawarcie polisy spełniającej wymagania ORR, w tym określoną minimalną sumę ubezpieczenia.

¹⁴ „Insurance Review: Conclusions and Implementation”, ORR, luty 2007

ORR dopuszcza alternatywne formy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej w postaci tzw. samoubezpieczenia (ang. „self-insurance”), w tym stosowanie fransyz. Samoubezpieczenie oznacza możliwość pokrycia z innych źródeł wszelkich roszczeń wobec osoby trzeciej z tytułów niepokrytych umową ubezpieczenia. ORR dopuszcza tym samym postanowienia umowy wyłączające odpowiedzialność ubezpieczyciela w danych okolicznościach, pod warunkiem, że przewoźnik jest w stanie pokryć potencjalne ryzyko z innych źródeł.

W przypadku wyboru tej formy ubezpieczenia, przewoźnik jest zobowiązany udowodnić, że poziom samoubezpieczenia jest racjonalny, odpowiedni i w każdej chwili osiągalny. W kalkulacji kwoty samoubezpieczenia należy uwzględnić:

- Kalkulację ryzyka wystąpienia roszczenia wobec osoby trzeciej;
- Łączną kwotę samoubezpieczenia konieczną dla pokrycia ryzyka – konieczne jest udowodnienie istnienia zabezpieczenia oraz utrzymanie go przez cały okres istnienia ryzyka;
- Zapewnienie ze strony Dyrektora Spółki (patrz Annex A dokumentu *Licensing*), że pozostaje świadomy ryzyka i potencjalnych zobowiązań wobec osób trzecich oraz że jest przekonany o tym, że spółka będzie w stanie je pokryć w ciągu najbliższych 12 miesięcy albo inna forma oświadczenia.

Nie ustanawiając ze swojej strony formalnego limitu, regulator rezerwuje sobie prawo interwencji, jeśli uzna poziom proponowanego przez przedsiębiorcę samoubezpieczenia za nadmierny.

Trzecim sposobem realizacji ubezpieczenia OC uznawanym przez ORR jest program ubezpieczenia grupowego organizowany przez zarządcę infrastruktury Network Rail. Program ten obejmuje w chwili obecnej kontrahentów Network Rail, wykonujących prace na sieci kolejowej zlecone przez zarządcę infrastruktury. Network Rail zapewnia kontrahentom poprzez swój program pełną ochronę ubezpieczeniową do wysokości 155 mln funtów. Udział w programie dla kontrahentów jest bezpłatny, przy czym proszeni są oni o wyłączenie kosztów posiadanych przez siebie polis ubezpieczeniowych z ofert przetargowych na prace dla zarządcy infrastruktury.

Ubezpieczenie grupowe pod egidą Network Rail nie funkcjonuje natomiast w szerszym zakresie w przypadku przewoźników. Zgodnie z otrzymanymi od brytyjskiego zarządcy infrastruktury informacjami¹⁵, obecnie w programie ubezpieczenia OC bierze udział tylko jeden niewielki przewoźnik towarowy, któremu Network Rail zapewnia częściowe ubezpieczenie w warstwie katastroficznej w przedziale 25-155 mln funtów. Przewoźnik ten ponosi opłatę na rzecz Network Rail za ochronę ubezpieczeniową. Pozostali przewoźnicy ubezpieczają się we własnym zakresie.

Niewielki popyt ze strony przewoźników na grupowe ubezpieczenie OC wynika z szeregu czynników. ORR przeprowadził w 2007 roku konsultacje na rynku kolejowym na temat możliwości wdrożenia obowiązkowego programu pod egidą Network Rail dla wszystkich przewoźników pasażerskich i towarowych¹⁶. Konsultacje dostarczyły szeregu argumentów wyjaśniających przyczyny niskiego zainteresowania łączeniem się przewoźników w pool ubezpieczeniowy:

¹⁵ E-mail z dnia 9 września 2013

¹⁶ „Third party liability insurance”, consultation letter, ORR, 7 sierpnia 2007

- Trudności w ustaleniu obiektywnych kryteriów wyliczenia udziału finansowego każdego przewoźnika w systemie, prowadzące do konfliktów na tle możliwego subsydiowania między przewoźnikami „mniej ryzykownymi” i „bardziej ryzykownymi”.
- Wątpliwości związane z dominującą rolą zarządcy infrastruktury w programie. Zarządca infrastruktury sam jest uczestnikiem programu ubezpieczeniowego OC, co może powodować podejrzenie braku bezstronności. Ponadto, w razie konfliktu o podział strat między przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury, zarządca infrastruktury, jako organizator programu OC, mógłby mieć przewagę negocjacyjną, ponieważ przewoźnicy utraciliby de facto bezpośredni kontakt z ubezpieczycielem.
- Przewoźnicy międzynarodowi, prowadzący działalność w kilku krajach, mają przeważnie globalne polisy ubezpieczeniowe na specjalnych, korzystnych warunkach. Zostałyby one zaburzone w przypadku obowiązku uczestnictwa w ogólnie organizowanym programie ubezpieczenia OC.
- Jeśli firma prowadzi też działalność w innych sektorach gospodarki niż kolej, i tak będzie musiała wykupić własną polisę na część działalności, co ograniczy ewentualne oszczędności z udziału w programie ubezpieczeniowym dla rynku kolejowego.

Ostatecznie, pomimo potencjalnych korzyści finansowych dla przewoźników, ORR zdecydował o niewdrażaniu programu obowiązkowego grupowego ubezpieczenia OC, pozostawiając decyzję o formie ubezpieczenia przewoźnikom. Rozwój rynku ubezpieczeń dla kolei w Wielkiej Brytanii w ostatnich latach spowodował, że przewoźnicy wyraźnie preferują polisy indywidualne, zapewniające im większą elastyczność. Fakt ten można interpretować również jako pośredni dowód, że ustanowiona przez regulatora minimalna suma ubezpieczenia OC jest osiągalna finansowo dla brytyjskich przewoźników kolejowych.

6.2.5 Rozliczenia wewnętrzne między przewoźnikami

Oprócz regulacji związanych z ubezpieczeniem OC, istotną rolę w brytyjskim systemie kolejowym odgrywają również szczególne mechanizmy wzajemnych rozliczeń wewnątrzsektorowych między podmiotami działającymi na rynku kolejowym, do których należą system CAHA, limity odpowiedzialności zawarte w umowach dostępu do infrastruktury kolejowej, mechanizm „Schedule 4” oraz mechanizm „Schedule 8”. Mechanizmy rozliczeń wewnętrznych pełnią kilka istotnych funkcji:

- Podział winy
Przewoźnik, który wypłacił odszkodowanie pasażerom, np. za uszczerbek na zdrowiu wynikający z wypadku kolejowego lub za opóźnienie pociągu, może następnie dochodzić na rynku kolejowym zwrotu kosztów odszkodowania, jeśli zdarzenia te nie wystąpiły z jego winy, lecz winy innego przewoźnika lub zarządcy infrastruktury.
- Łatwiejsze dochodzenie roszczeń
Zaletą mechanizmów rozliczeń wewnętrznych jest szybsze rozstrzygnięcie sporów. Wewnętrzny arbitraż i procedury odszkodowawcze pozwalają uniknąć długotrwałych postępowań sądowych oraz oszczędzają czas związany z negocjowaniem konkretnych kwot dla pojedynczych (nierzadko podobnych w charakterze) zdarzeń.
- Określenie limitów odpowiedzialności

Mechanizmy wewnętrzne precyzują zakres i skalę odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych, co przyczynia się do zwiększenia wzajemnego zaufania na rynku. Mechanizmy wprowadzają konkretne limity kwotowe odszkodowań lub formuły do ich obliczania dla konkretnych zdarzeń.

- Zachęty poprawiające efektywność

Mechanizmy rozliczeń wewnętrznych pełnią funkcje zachęt do poprawy efektywności działania, zarówno dla zarządcy infrastruktury, jak i przewoźników.

Poniżej przedstawiono funkcjonujące w Wielkiej Brytanii rozwiązania w zakresie wzajemnej odpowiedzialności przewoźników i zarządców infrastruktury. Ewentualne wdrożenie podobnych rozwiązań w Polsce wymagać będzie osobnych analiz.

6.2.5.1 System CAHA

CAHA (ang. *Claims Allocation and Handling Agreement*¹⁷) jest systemem rozliczeń wewnątrz rynku kolejowego, do którego przystąpić musi każdy licencjonowany przewoźnik w Wielkiej Brytanii. CAHA rozwiązuje głównie sprawy związane ze szkodami osobowymi (odszkodowania dla ofiar wypadków kolejowych).

Celem systemu jest efektywne i szybkie rozwiązywanie spraw wzajemnych roszczeń między przedsiębiorstwami na rynku kolejowym, przy zachowaniu poufności, z pominięciem procedury sądowej. Dzięki systemowi CAHA, poszkodowana w wypadku kolejowym strona trzecia nie musi samodzielnie dochodzić winy konkretnych podmiotów, otrzymując odszkodowanie od przewoźnika, z którym zawarła umowę przewozu na zasadzie „odpowiedzialności bez ustalania winy” (ang. „strict liability”, „liability without culpa”). Podejście to minimalizuje z jednej strony wysiłek poszkodowanego związany z ewentualnym sądowym dochodzeniem roszczeń od wielu stron, a z drugiej strony minimalizuje koszty rynku kolejowego związane z zaangażowaniem w wiele spraw sądowych dotyczących tego samego zdarzenia.

Roszczenia poniżej określonego progu wartościowego (w Wielkiej Brytanii poniżej 7 500 funtów) są alokowane automatycznie zgodnie z typem roszczenia, np. roszczenia pasażerów do tej wysokości pokrywane są przez przewoźnika, z którym pasażer zawarł umowę przewozu.

Jeśli roszczenie przekracza 7 500 funtów, sprawa przekazywana jest specjalnemu Komitetowi Rozwiązywania Sporów na Rynku Kolejowym (ang. *Railway Industry Dispute Resolution Committee*, RIDRC), który podejmuje decyzję o podziale odpowiedzialności i kosztów.

W Polsce instytucja podobna do CAHA mogłaby funkcjonować przy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, która zapewniałaby ekspertów w sprawach o odpowiedzialność za wypadki kolejowe.

6.2.5.2 Wzajemna odpowiedzialność Network Rail i przewoźników z tytułu umów dostępu

Umowy dostępu do infrastruktury („track access contracts”) pomiędzy Network Rail oraz przewoźnikami towarowymi i pasażerskimi regulują wzajemną odpowiedzialność finansową wynikającą z naruszenia ich postanowień. Każda ze stron umowy jest uprawniona do odszkodowania z tytułu strat w następstwie naruszenia zasad bezpieczeństwa, szkód ekologicznych oraz zniszczenia mienia (tj. infrastruktury kolejowej lub taboru).

¹⁷ „Porozumienie w sprawie alokacji i rozpatrywania roszczeń”

Umowy dostępu do infrastruktury przewidują limity odpowiedzialności stron („liability caps”). W przypadku relacji Network Rail – przewoźnik towarowy, standardowy roczny limit odpowiedzialności wynosi 5 mln funtów, z zastrzeżeniem, że może on wzrosnąć w przypadku większej skali działalności przewoźnika. Natomiast limit dla przewoźników pasażerskich jest uzależniony od wysokości ponoszonych przez nich opłat za dostęp do infrastruktury, stanowiąc trzykrotność tzw. opłaty zmiennej za dostęp, nie mniej niż 10 mln funtów. W praktyce, najwyższe roczne limity dla przewoźników pasażerskich, skalkulowane na podstawie ponoszonych przez nich opłat za dostęp do infrastruktury, wynoszą do 90-100 mln funtów.

6.2.5.3 Mechanizm „Schedule 4”

„Schedule 4” jest mechanizmem rekompensaty dla przewoźników pasażerskich i towarowych od zarządcy infrastruktury Network Rail za zajęcie szlaku kolejowego na potrzeby utrzymania, remontów, etc.

Wysokość rekompensaty zależy w pierwszej kolejności od czasu niedostępności szlaku według kategorii (Typ 1 – do 60 godzin, Typ 2 – od 60 do 120 godzin, Typ 3 – ponad 120 godzin). Wysokość rekompensaty za zajęcie szlaku zależna jest także od tego, z jakim wyprzedzeniem Network Rail informuje przewoźnika o zamiarze wstrzymania ruchu na danym odcinku. Zakłada się, że jeśli Network Rail informuje przewoźnika o zakłóceniach z dużym wyprzedzeniem, potencjalny wpływ zakłócenia na działalność przewoźnika może być skutecznie zminimalizowany.

Rekompensata w ramach Schedule 4 pokrywa koszty utraconych przychodów, jak również organizacji objazdów pociągów innymi trasami i /lub organizacji zastępczej komunikacji autobusowej.

Przewoźnicy pasażerscy mogą wybrać dwie opcje uczestnictwa w Schedule 4:

- Płatność „Access Charge Supplement”, dodatku do stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej, który jest ustalany przez ORR na podstawie szacowanych kosztów rekompensat dla Network Rail;
- Forma udziału, w której przewoźnik nie płaci dodatku do stawek, jednak w takim wypadku uprawniony jest jedynie do rekompensaty za bardzo długie wyłączenia z ruchu.

Przewoźnicy towarowi nie płacą Access Charge Supplement, i z założenia są uprawnieni do rekompensaty wyłącznie za znaczące wyłączenia z ruchu.

Ze względu na charakter relacji między Network Rail i przewoźnikami pasażerskimi, którzy płacą dodatek do stawek za dostęp do infrastruktury, mechanizm Schedule 4 można uznać za rodzaj ubezpieczenia od przerw w ruchu spowodowanych względami leżącymi po stronie zarządcy infrastruktury Network Rail.

6.2.5.4 Mechanizm „Schedule 8”

Mechanizm „Schedule 8” określa wzajemną odpowiedzialność przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury za opóźnienia pociągów.

Schedule 8 przewiduje wzajemne płatności przewoźników i zarządcy infrastruktury Network Rail, zależnie od tego, która strona ponosi odpowiedzialność za zdarzenie prowadzące do opóźnienia.

Ponoszone przez podmioty na rynku kolejowym opłaty odzwierciedlają w przypadku przewoźników pasażerskich szacowane przychody z biletów utracone w długim okresie, a w przypadku przewoźników towarowych efekty ekonomiczne spóźnienia lub odwołania pociągu.

Brytyjski kontrakt wieloletni dla zarządcy infrastruktury Network Rail przewiduje określone zagregowane wskaźniki punktualności, które muszą zostać spełnione. Płatności w ramach Schedule 8 uruchamiane są w momencie, gdy w perspektywie dziennej wskaźnik punktualności spadnie poniżej założonego w kontrakcie wieloletnim progu.

Schedule 8 zorganizowany jest na zasadzie „modelu gwiazdzystego”, w centrum którego stoi Network Rail, połączone ze wszystkimi przewoźnikami więzami płatności. Model gwiazdzisty umożliwia rozliczenia nie tylko na linii przewoźnik – zarządca infrastruktury, ale też między poszczególnymi przewoźnikami, przy czym każda płatność następuje za pośrednictwem Network Rail. Na przykład, jeśli opóźnienie pociągu jednego operatora spowodowane jest przez pociąg innego operatora, to operator-sprawca wpłaca rekompensatę za opóźnienie własnego pociągu do Network Rail, które następnie wypłaca określoną kwotę odszkodowanie operatorowi poszkodowanemu.

6.3 Doświadczenie w zakresie regulacji OC przewoźników w regionie CEE – przykład węgierski

6.3.1 Informacje ogólne

Regulacją całości zagadnień związanych z transportem na Węgrzech zajmuje się utworzony w 2007 r. Krajowy Urząd Transportu, NKH (*Nemzeti Közlekedési Hatóság*). Jednostką odpowiedzialną za rynek kolejowy w ramach NKH jest Departament Regulacji Kolei. Podstawę prawną regulacji rynku kolejowego tworzą ustawa o transporcie kolejowym nr CLXXXIII/2005 oraz rozporządzenie rządu nr 263/2006 o utworzeniu NKH.

Odpowiedzialność cywilna przewoźników oraz innych licencjonowanych przedsiębiorców kolejowych (w tym zarządców infrastruktury oraz podmiotów udostępniających tabor kolejowy) uregulowana jest w prawie węgierskim rozporządzeniem nr 271/2007 w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia wypadkowego kolei¹⁸. Rozporządzenie w szczególności normuje kwestie:

- Zakresu ubezpieczenia,
- Formy zabezpieczenia roszczeń,
- Minimalnej sumy ubezpieczenia,
- Raportowania przez przedsiębiorców kolejowych informacji o bezpieczeństwie (formularz oceny ryzyka).

¹⁸ 271/2007. (X. 19.) Korm. Rendelet a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosságáról

Zgodnie z Rozporządzeniem, przedsiębiorca kolejowy odpowiada za szkody wyrządzone w wypadku kolejowym dotyczące utraty życia lub zdrowia pasażerów, infrastruktury kolejowej, urządzeń kolejowych, taboru kolejowego, przesyłek, poczty oraz środowiska. Rozporządzenie dopuszcza zabezpieczenie roszczeń w formie gwarancji bankowej lub polisy ubezpieczeniowej.

Podstawą węgierskiego modelu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej jest podział zdarzeń wypadkowych na zwykłe i katastroficzne. Tak zwane „zdarzenia zwykłe” mają miejsce stosunkowo często (statystycznie raz na 1-3 lata) i związane są z niższą wartością szkód. Natomiast „zdarzenia katastroficzne” występują rzadziej niż raz na 3 lata, jednak pociągają za sobą szkody o wysokiej wartości. Przedsiębiorca kolejowy zobowiązany jest posiadać ubezpieczenie pokrywające roszczenia w obu kategoriach wypadków. Rozporządzenie określa minimalne wymagane sumy ubezpieczenia dla każdej kategorii wypadku, w podziale na rodzaje działalności licencyjnej prowadzonej przez przedsiębiorców.

6.3.2 Minimalna suma ubezpieczenia

6.3.2.1 Zdarzenia zwykłe

Zgodnie z Anekssem nr 1 Rozporządzenia, minimalne roczne sumy ubezpieczenia przedsiębiorców kolejowych na zdarzenia zwykłe obliczane są według formuł, które biorą pod uwagę rodzaj oraz skalę działalności przedsiębiorcy¹⁹. Rozporządzenie wyróżnia ogółem 10 kategorii przedsiębiorców, z których główne przedstawiono poniżej.

- **Krajowe i aglomeracyjne przewozy pasażerskie**

$$S = \frac{s * 3}{40} Ft$$

lecz nie mniej niż 100 mln forintów, gdzie

S – suma gwarancyjna pokrywająca roszczenia pasażerów i osób trzecich;

s – liczba pasażerokm planowanych w nadchodzącym roku.

- **Przewozy towarowe**

$$A1 = \frac{a1 * 2}{25} Ft$$

$$A2 = \frac{a2 * 3}{50} Ft$$

Łączna suma ubezpieczenia $A = A1 + A2$, co najmniej 50 mln forintów, przy czym

A1 – suma ubezpieczenia dla przewozów towarów niebezpiecznych;

a1 – liczba tonokm przewozów towarów niebezpiecznych planowanych w nadchodzącym roku;

A2 – suma ubezpieczenia dla pozostałych przewozów towarowych;

a2 – liczba tonokm pozostałych przewozów planowanych w nadchodzącym roku.

¹⁹ Wartość wszystkich sum ubezpieczenia w forintach węgierskich (Ft, HUF), 100 HUF = 1,4076 PLN (kurs NBP z 2013-11-18).

- **Udostępnianie taboru**

$$V = v * 1\,000\,000 \text{ Ft}$$

lecz nie mniej niż 100 mln forintów, gdzie

V – suma ubezpieczenia dla licencji na udostępnianie taboru trakcyjnego;

v – liczba lokomotyw planowanych do eksploatacji w nadchodzącym roku.

- **Zarządzanie infrastrukturą kolejową**

$$P1 = p1 * 100\,000 \text{ Ft}$$

$$P2 = \frac{P2 * 100\,000}{3} \text{ Ft}$$

Łączna suma ubezpieczenia $P = P1 + P2$, co najmniej 200 mln forintów, przy czym

P1 – suma ubezpieczenia dla wypadków na otwartej sieci kolejowej²⁰;

p1 – planowana długość otwartej sieci kolejowej w nadchodzącym roku;

P2 – suma ubezpieczenia dla wypadków na zamkniętej sieci kolejowej;

P2 – planowana długość zamkniętej sieci kolejowej w nadchodzącym roku.

- **Regionalne przewozy pasażerskie**

$$ST = \frac{st * 3}{40} \text{ Ft}$$

lecz nie mniej niż 10 mln forintów, gdzie

ST – suma gwarancyjna pokrywająca roszczenia pasażerów i osób trzecich;

st – liczba pasażerów planowanych w nadchodzącym roku.

Jeśli przedsiębiorca kolejowy posiada kilka rodzajów licencji, sumę ubezpieczenia oblicza się osobno dla każdej licencji.

Formuły przyjęte w modelu węgierskim do obliczania sumy ubezpieczenia przedsiębiorców kolejowych odzwierciedlają zasadę proporcjonalności sumy ubezpieczenia do skali prowadzonej działalności. Zamiarem prawodawców było ustalenie wymagań ubezpieczenia OC w taki sposób, aby były one transparentne oraz nie stanowiły bariery wejścia na rynek kolejowy. Wyznaczając współczynniki formuł brano m.in. pod uwagę statystyki szkód poniesionych w wypadkach kolejowych na Węgrzech i za granicą oraz praktyki międzynarodowe w transporcie drogowym oraz lotnictwie.

6.3.2.2 Zdarzenia katastroficzne

Metodyka kalkulacji sumy ubezpieczenia dla zdarzeń katastroficznych określona została w osobnej instrukcji opublikowanej przez węgierskiego regulatora rynku kolejowego NKH²¹.

²⁰ Otwarta sieć kolejowa w znaczeniu sieci udostępnianej przewoźnikom kolejowym.

²¹ A katasztrófa balesetekre vonatkozó fedezeti összeghatárok kiszámításához alkalmazandó módszertan 2009. január 1-től

Ubezpieczenie katastroficzne obejmuje wszystkie zdarzenia o wartości przekraczającej sumę ubezpieczenia wyznaczoną dla zdarzeń zwykłych.

- **Minimalna suma ubezpieczenia katastroficznego**

Kalkulacja sumy ubezpieczenia dla zdarzeń katastroficznych oparta jest na koncepcji maksymalnej możliwej straty (ang. Possible Maximum Loss, PML), z uwzględnieniem maksymalnej wartości szkód osobowych oraz maksymalnej wartości szkód rzeczowych:

$$PML = PML1 + PML2$$

gdzie

PML – maksymalna możliwa strata poniesiona w wypadku kolejowym;

PML1 – maksymalna szkoda osobowa;

PML2 – maksymalna szkoda rzeczowa.

Biorąc pod uwagę część osobową i rzeczową, regulator ustanowił dolne limity sumy ubezpieczenia katastroficznego.

Suma ubezpieczenia dla maksymalnej szkody osobowej, PML1, nie może być niższa niż 1,5 mld forintów dla krajowych i aglomeracyjnych przewozów pasażerskich oraz dla przewozów towarowych, co odpowiada odszkodowaniu w wysokości 30 mln forintów dla 50 ofiar. W przypadku pasażerskich przewozów regionalnych, wartość PML1 odpowiada odszkodowaniu w wysokości 30 mln forintów dla 1 ofiary.

Wartość PML2 (suma ubezpieczenia dla maksymalnej szkody rzeczowej) odpowiada co najmniej odszkodowaniu w wysokości 500 mln forintów (przewozy pasażerskie krajowe i aglomeracyjne, towarowe) lub 10 mln forintów (przewozy regionalne).

Łącznie, minimalna suma ubezpieczenia katastroficznego, PML, wynosi 2 mld forintów dla przewozów pasażerskich krajowych i aglomeracyjnych oraz dla przewozów towarowych lub 40 mln forintów dla pasażerskich przewozów regionalnych.

- **Kalkulacja sumy ubezpieczenia katastroficznego**

Formuła służąca do obliczania sumy ubezpieczenia katastroficznego bazuje na wcześniej obliczonej sumie ubezpieczenia dla zdarzeń zwykłych:

$$PML = k * AF$$

gdzie

AF – suma ubezpieczenia skalkulowana dla zdarzeń zwykłych;

k – wskaźnik sumy ubezpieczenia katastroficznego, równy 1,3 dla pasażerskich przewozów regionalnych oraz 2 dla pozostałych wymienionych wyżej kategorii przewozów.

Obliczony w ten sposób wynik PML nie może być niższy od minimalnych limitów sumy ubezpieczenia katastroficznego dla odpowiednich kategorii przewozów.

Jeśli przedsiębiorca kolejowy posiada więcej niż jedną licencję, suma ubezpieczenia katastroficznego kalkulowana jest wyłącznie dla licencji o największej sumie ubezpieczenia dla zdarzeń zwykłych.

7 Rekomendacje w zakresie ubezpieczenia OC przewoźników na polskim rynku kolejowym

7.1 Proponowany model ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych

7.1.1 Założenia proponowanego rozwiązania

Zagadnienie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych jest uregulowane w prawie polskim na poziomie ogólnych zasad, transponowanych z prawodawstwa europejskiego. Brakuje natomiast regulacji szczegółowych właściwych dla sytuacji polskiego rynku kolejowego, które określałyby pożądany zakres odpowiedzialności cywilnej przewoźników, wysokość odpowiedniej sumy gwarancyjnej oraz dopuszczalny sposób zabezpieczenia roszczeń.

W konsekwencji, oceniając przedłożone przez przewoźników polisy ubezpieczeniowe, regulator polskiego rynku kolejowego nie jest w stanie stwierdzić, czy zapewniają one właściwy poziom ubezpieczenia. Brak precyzyjnych wytycznych dotyczących ubezpieczenia OC jest również potencjalnie niekorzystny dla samego rynku kolejowego, ponieważ zwiększa ryzyko ponoszone przez wszystkich jego uczestników. Ewentualne zdarzenie z winy przewoźnika „niedoubezpieczonego” grozi brakiem rekompensaty poniesionych strat.

Należy oczekiwać, że doprecyzowanie wymagań związanych z ubezpieczeniem OC przewoźników kolejowych przyczyni się do wzrostu zainteresowania ubezpieczycieli tym sektorem, a w rezultacie do bardziej konkurencyjnych ofert dla przewoźników.

Fundamentem proponowanego w niniejszym rozdziale modelu ubezpieczenia są trzy założenia:

- Bezpieczeństwo pokrycia roszczeń

Suma gwarancyjna i zakres ubezpieczenia powinny być wystarczające dla pokrycia możliwych roszczeń osób trzecich z tytułu szkód osobowych i rzeczowych, które mogą zajść w związku z odpowiedzialnością przewoźnika kolejowego. Zakres szkód powinien obejmować zarówno szkody wewnątrz systemu kolejowego, jak i poza nim.

Ponadto, roszczenia powinny być zabezpieczone w taki sposób, aby zagwarantować pewną i niezwłoczną wypłatę odszkodowania poszkodowanej osobie trzeciej. Oznacza to, że, po pierwsze, podmiot, którego zadaniem jest wypłata odszkodowania, jest wypłacalny, a po drugie, warunki umowy ubezpieczenia, lub innej równoważnej umowy, nie zawierają klauzul, które mogłyby prowadzić do odmowy wypłaty odszkodowania, np. z tytułu „rażącego niedbalstwa”.

- Minimalizacja zakłóceń rynku

Wymagania związane z ubezpieczeniem OC przewoźników kolejowych powinny być skonstruowane w taki sposób, aby w jak najmniejszym stopniu prowadzić do zakłócenia konkurencji na rynku kolejowym. Zakres ubezpieczenia, a przede wszystkim wymagana suma gwarancyjna powinny odpowiadać ryzykom ponoszonym przez poszczególnych przewoźników. Ubezpieczenie OC nie powinno dawać żadnemu z przewoźników istotnej przewagi konkurencyjnej, nie powinno także stwarzać nadmiernych barier wejścia na rynek kolejowy.

- Prostota modelu

Regulator powinien otrzymać skuteczne narzędzie egzekwowania wymagań związanych z ubezpieczeniem OC przewoźników. Potrzebny jest jasny algorytm działania regulatora, nie wymagający dokonywania skomplikowanych, subiektywnych ocen, na przykład w kwestii ponoszonego przez przewoźników ryzyka działalności. Obecnie w Polsce funkcjonuje około 80 przewoźników kolejowych, a ich liczba wciąż rośnie. Koszty administracji i kontroli takiej grupy przedsiębiorstw powinny być jak najmniejsze.

Wszelkie możliwe wyjątki od ogólnych reguł i kryteria ich stosowania powinny być transparentne.

7.1.2 Model ubezpieczenia

Proponowany model ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych dotyczy **licencjonowanych przewoźników kolejowych** w rozumieniu Ustawy o transporcie kolejowym, niezależnie od infrastruktury kolejowej, na której wykonywana jest działalność przewoźowa²². **Model oparty jest na jednolitej minimalnej sumie ubezpieczenia (sumie gwarancyjnej) dla wszystkich przewoźników**, z wyjątkami w przypadkach szczególnych, wymienionych w punkcie 7.1.2.1.

Przewoźnik kolejowy może dysponować licencjami na kilka rodzajów działalności, do których należą przewozy kolejowe osób, przewozy kolejowe rzeczy oraz świadczenie usług trakcyjnych. Ubezpieczenie OC przewoźnika powinno spełniać wszystkie warunki wymagane dla każdej z wykonywanych przez niego działalności. Innymi słowy, ubezpieczenie OC powinno zapewniać pokrycie roszczeń w odpowiedniej wysokości i w odpowiednim zakresie, niezależnie od tego, na podstawie jakiej licencji przewoźnik prowadził działalność w momencie wypadku. Jeśli przewoźnik podlega wyłączeniu z minimalnej sumy ubezpieczenia dla jednej z posiadanych licencji, nie zwalnia go to z obowiązku ubezpieczenia do wysokości pełnej wymaganej sumy dla pozostałych prowadzonych działalności.

Propozycja ustanowienia minimalnej sumy ubezpieczenia wynika z przekonania o podobnym potencjale ryzyka, na jakie narażona jest większość przewoźników kolejowych. Polska sieć kolejowa ma w większości charakter ogólnodostępny, tzn. znajduje się w gestii zarządców infrastruktury (przede wszystkim PKP PLK), którzy realizują wnioski przewoźników zainteresowanych prowadzeniem przewozów na określonych trasach. Oznacza to, że na jednej sieci kolejowej spotkać się mogą przewoźnicy towarowi i pasażerscy. Każdy z przewoźników może uczestniczyć w zdarzeniu kolejowym (wypadku, incydencie, itd.) z udziałem innego przewoźnika operującego na wspólnie użytkowanej sieci, może również być sprawcą wypadku, zobowiązany do wypłaty odszkodowania z tytułu wyrządzonych szkód osobowych i rzeczowych.

W trakcie prowadzonych na potrzeby niniejszego raportu konsultacji z przewoźnikami kolejowymi pojawiały się pytania o zasadność ustanowienia jednolitej minimalnej sumy ubezpieczenia. Wyrażane przez zainteresowanych wątpliwości dotyczyły dwóch kwestii:

²² Należy podkreślić, że użytkownik bocznic kolejowej (art. 4 pkt 10a Ustawy o transporcie kolejowym) nie jest licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, a obsługa kolejowa bocznic nie jest tożsama z prowadzeniem przewozów kolejowych. Użytkownicy bocznic pozostają zatem poza proponowanym modelem ubezpieczenia OC. Natomiast w przypadku, jeśli na bocznicę wjeżdża licencjonowany przewoźnik kolejowy w związku z zawartą umową obsługi przewozu ładunków, jego działalność objęta jest ubezpieczeniem OC przewoźnika kolejowego z racji posiadanej licencji i prowadzonej działalności przewoźowej.

- Ryzyka przewoźników ze względu na charakter działalności (pasażerscy, towarowi);
- Ryzyka przewoźników ze względu na skalę działalności (pracę przewozową, eksploatacyjną lub przychody).

Wyjaśnienie obu przypadków wymaga dokonania rozróżnienia między dwoma pojęciami: „ryzyko” i „ekspozycja na ryzyko”.

„Ryzyko” oznacza potencjał szkody związanej z prowadzoną działalnością. Prowadząc działalność przewozową, przewoźnik kolejowy ponosi określone ryzyko, tzn. w efekcie jego aktywności może dojść do niepożądanych zdarzeń powodujących straty. Natomiast „ekspozycja na ryzyko” oznacza *prawdopodobieństwo materializacji* ryzyka, czyli zajścia niepożądanego zdarzenia.

Rozważając poziom ryzyka ze względu na charakter działalności należy stwierdzić, że w przypadku sieci kolejowej współdzielonej przez różnych przewoźników, na której obok siebie kursują pociągi towarowe i pasażerskie, istnieje realna możliwość, że pociąg towarowy spowoduje kolizję z pociągiem pasażerskim, lub odwrotnie. W rezultacie, w związku z odpowiedzialnością przewoźnika towarowego szkodę może ponieść wiele osób podróżujących pociągiem pasażerskim, a z drugiej strony z winy przewoźnika pasażerskiego dojść może np. do znacznych szkód w środowisku spowodowanych wyciekami niebezpiecznego ładunku przewożonego w pociągu towarowym. Zatem, mimo, że pewne kategorie ryzyk wydają się z początku przyporządkowane do określonych kategorii przewozów (szkody osobowe do przewozów pasażerskich, szkody w środowisku – do towarowych), to sprawcą dowolnego typu szkody może być w rzeczywistości każdy przewoźnik. Ustanowienie jednolitej minimalnej sumy gwarancyjnej odzwierciedla **wspólnotę ryzyk ponoszonych przez przewoźników prowadzących działalność na współdzielonej sieci kolejowej o ruchu mieszanym, towarowo-pasażerskim.**

W przypadku rozpatrywania ryzyka przewoźników w odniesieniu do skali prowadzonej działalności uznaje się, że ponoszonych przez przewoźników ryzyk nie można odnieść wprost do wielkości wykonywanej pracy przewozowej, czy też osiągniętych przychodów.

Należy natomiast oczekiwać, że zarówno skala działalności przewoźnika, jak i charakter prowadzonej przez niego działalności, zdecydowanie wpłyną na prawdopodobieństwo materializacji ryzyka, tj. ekspozycję na ryzyko. Ekspozycja na ryzyko wykazywać będzie znaczące różnice między przewoźnikami, które zostaną odzwierciedlone w poziomie składek ubezpieczeniowych uiszczanych przez poszczególnych przewoźników kolejowych. W ten sposób, koszt ubezpieczenia o danej sumie gwarancyjnej dla przewoźnika o niewielkiej skali działalności będzie niższy niż dla wielkiego przewoźnika.

Analiza praktyk obowiązujących w innych krajach UE pokazuje, że jednolita minimalna suma ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych jest powszechnym rozwiązaniem regulacyjnym, w tym na wiodących rynkach Wielkiej Brytanii oraz Niemiec. Rozwiązanie to znajduje także wsparcie w raportach niezależnych ekspertów dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, opublikowanych za zlecenie Komisji Europejskiej²³. O potrzebie ustanowienia jednolitej europejskiej minimalnej sumy ubezpieczenia przewoźników kolejowych wspomina również Rozporządzenie 1371/2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (art. 12 ust. 2).

²³ „Insurance of Railway Undertakings”, EC, 2006; „Evaluation of Regulation 1371/2007”, EC, 2012

7.1.2.1 Wyłączenia z minimalnej sumy ubezpieczenia

Proponowany model ubezpieczenia OC przewiduje wyjątki dla przewoźników kolejowych, którzy w oczywisty sposób ponoszą mniejsze ryzyka, prowadząc działalność wyłącznie na wydzielonych, nie udostępnianych innym przewoźnikom odcinkach infrastruktury kolejowej. Mniejsze ryzyko tego typu działalności wynika z braku styczności przewoźnika kolejowego z innymi podmiotami na rynku kolejowym (przewoźnikami, zarządcami infrastruktury), co praktycznie eliminuje możliwość wystąpienia znaczącej części szkód osobowych i rzeczowych pokrywanych zakresem ubezpieczenia OC.

Zagrożenie szkód nie jest jednak eliminowane całkowicie. Przewoźnik działający w warunkach odizolowanego systemu kolejowego odpowiada na przykład za pasażerów, których przewozi, oraz za ewentualne szkody w środowisku, które mógłby wyrządzić. Dlatego też w dalszym ciągu zobowiązany on będzie posiadać ubezpieczenie OC. Dopuszczone jednak byłoby obniżenie wymaganej sumy gwarancyjnej.

Wyłączenia z minimalnej sumy ubezpieczenia OC można częściowo powiązać z art. 18 ust. 3 Ustawy o transporcie kolejowym, który wskazuje podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa. Proponuje się, aby w nawiązaniu do zapisów Ustawy, wyłączeniu z minimalnej sumy ubezpieczenia podlegała działalność przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 3 Ustawy o transporcie kolejowym, tj. zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, z wyjątkiem linii, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 lit. a, tiret 1, tj. przeznaczonych do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ze względu na masowość przewozów pasażerskich aglomeracyjnych i wojewódzkich oraz związany z nią poziom ryzyka, przewoźnicy prowadzący tego typu przewozy, pomimo zwolnienia z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, powinni podlegać podstawowej minimalnej sumie ubezpieczenia.

Na podstawie przywołanych wyżej zapisów Ustawy o transporcie kolejowym (art. 18 ust. 2 i 3), działalność wyłączona obejmowałaby zatem przewoźników wykonujących wyłącznie przewozy po liniach kolejowych:

1. Funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei, w rozumieniu linii muzealnych lub wpisanych do rejestru zabytków;
2. Turystycznych, eksploatowanych w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych (w tym koleje wąskotorowe);
3. Wąskotorowych, eksploatowanych w celu przewozu rzeczy;
4. Użytkowanych wyłącznie przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (prywatna infrastruktura kolejowa).

Kontrola zasadności wyłączenia przewoźnika z minimalnej sumy ubezpieczenia wymaga współpracy regulatora rynku z autoryzowanymi zarządcami infrastruktury, szczególnie PKP PLK. W momencie złożenia wniosku o dostęp do infrastruktury jednego z autoryzowanych zarządców, przewoźnik wyłączony dotąd z minimalnej sumy ubezpieczenia traciłby ów przywilej. Dlatego pożądanym byłoby, aby każdorazowo w momencie składania wniosku o dostęp do infrastruktury przewoźnicy zobowiązani byli załączać dokument poświadczający pokrycie ewentualnych roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej w wymaganej sumie.

W rezultacie, część funkcji kontrolnych związanych z ubezpieczeniem OC przeszłaby na poziom operacyjny, w ręce zarządców infrastruktury²⁴.

7.1.3 Zakres ubezpieczenia

Proponowany zakres ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych wynika z dwóch założeń. Po pierwsze, powinien on być określony w taki sposób, aby pokrywać uzasadnione roszczenia osób trzecich z tytułu szkód osobowych i rzeczowych. Rozpatrując możliwe zdarzenia z udziałem przewoźników, należy stwierdzić, że krąg interesariuszy ubezpieczenia OC jest szeroki, obejmując pasażerów, osoby trzecie w ramach systemu kolejowego oraz osoby trzecie spoza systemu kolejowego. Z drugiej strony, określając zakres ubezpieczenia należy mieć na uwadze, że ma on wpływ na koszty ubezpieczenia. Z tego względu, celem propozycji jest ustanowienie jedynie niezbędnych ze względów interesu publicznego, minimalnych wymagań w zakresie odpowiedzialności cywilnej przewoźników.

Należy zaznaczyć, że proponowany minimalny zakres obowiązkowej odpowiedzialności cywilnej przewoźników dotyczy wyłącznie **zdarzeń o charakterze wypadku kolejowego, zgodnie** z definicją wypadku podaną w Dyrektywie 2004/49 oraz w prawodawstwie polskim. Szczegółowy katalog przyczyn wypadków kolejowych stanowi Załącznik nr 6 do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.

Przewoźnik kolejowy może dobrowolnie rozszerzyć zakres zdarzeń ubezpieczanych w ramach obowiązkowej odpowiedzialności cywilnej od wypadków w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą. Zwiększenie zakresu ubezpieczenia będzie zapewne miało odzwierciedlenie w składce ubezpieczeniowej.

Poniżej przedstawiono proponowany minimalny zakres odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych.

- **Szkody osobowe dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, oraz innych osób poszkodowanych**
 1. Śmierć,
 2. Uszkodzenie ciała / inny uszczerbek na zdrowiu.
- **Szkody rzeczowe dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, innych przedsiębiorców kolejowych oraz innych uczestników zdarzenia**
 1. Zniszczenie / uszkodzenie / zagubienie mienia, w tym:
 - a. Bagaż pasażera,
 - b. Tabor i ładunek innych przewoźników,
 - c. Infrastruktura kolejowa.
 2. Odszkodowanie dla przewoźnika kolejowego za straty finansowe poniesione z tytułu spóźnień, jakich doznały obsługiwane przez niego pociągi z powodu wypadku kolejowego (utracone przychody z biletów, koszty zastępczego transportu autobusowego, koszty wytyczenia objazdu kolejowego, itd.).

²⁴ Zob. punkt 7.1.6.4

- **Szkody w środowisku**

Koszty usunięcia szkodliwej substancji, przywrócenia środowiska, rekultywacji gleby (odpowiedzialność cywilna i administracyjna) do wysokości sublimitu w minimalnej kwocie 2 mln euro.

7.1.3.1 Wyłączenia z minimalnego zakresu ubezpieczenia

Przewiduje się wyłączenie z minimalnego zakresu ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych kilku elementów, których obecność uznana została za mniej istotną z punktu widzenia dobra ogólnego oraz interesów rynku kolejowego. Należą do nich:

- Odszkodowania wypłacane bezpośrednio pasażerom przez przewoźników kolejowych na mocy postanowień Rozporządzenia 1371/2007 z tytułu odwołania lub opóźnienia pociągu.

Ubezpieczenie OC nie pokrywałoby rekompensat wypłacanych bezpośrednio pasażerom z tytułu spóźnień z powodu braku przesłanek szkody osobowej. Należy jednak zaznaczyć, że w zakres ubezpieczenia OC wchodziłyby szkody innych przewoźników kolejowych poniesione w związku z brakiem przejezdności odcinka linii kolejowej objętej wypadkiem. Należą do nich zyski utracone oraz odszkodowania z tytułu odwołania lub opóźnienia pociągu, koszty objazdu, czy też koszty uruchomienia zastępczej komunikacji autobusowej. Oznacza to, że pośrednio odszkodowania wypłacone pasażerom na podstawie Rozporządzenia za spóźnienie bądź odwołanie pociągu zostałyby *post factum* zrekompensowane poszkodowanemu przewoźnikowi przez sprawcę wypadku kolejowego.

- Czyste szkody majątkowe (utracone korzyści).

Proponowany minimalny zakres ubezpieczenia nie pokrywałby czystych szkód majątkowych, które stanowią uszczerbek finansowy nie będący szkodą na osobie ani szkodą rzeczową.

- Ładunek własny, przewożony przez sprawcę wypadku kolejowego.

Ubezpieczenie ładunku jest przedmiotem ustaleń kontraktowych między przewoźnikiem kolejowym a jego klientem. Strony umowy przewozu określają indywidualnie wartość ładunku i sumę gwarancyjną ubezpieczenia, wykupując specjalną polisę pod nazwą „OC Przewoźnika” (OCP).

Proponowane jest natomiast uwzględnienie w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC szkód w ładunku przewoźników, którzy zostali poszkodowani w wypadku kolejowym. W rezultacie, poszkodowany przewoźnik, który w pierwszej kolejności wypłaci swojemu klientowi odszkodowanie z własnej polisy OCP (na zasadzie ryzyka), będzie mógł następnie otrzymać rekompensatę z ubezpieczenia ogólnego OC sprawcy wypadku (regres ubezpieczyciela).

- Szkody w taborze powierzonym i użytkowanym

Wykorzystywanie w działalności przewozowej taboru nie będącego własnością przewoźnika jest powszechną praktyką w transporcie kolejowym. Zjawisko to wynikać może z braków taborowych niektórych przewoźników. W przypadku przewozów towarowych przewoźnicy mogą użytkować wagony należące do klienta. Użytkowanie cudzego taboru może być również świadomym wyborem ekonomicznym, jako działanie bardziej opłacalne niż zakup przez przewoźnika taboru własnego.

Korzystanie przez jednego przewoźnika z taboru kolejowego będącego własnością drugiego przewoźnika odbywa się na podstawie umowy między przedsiębiorcami, np. najmu lub leasingu. Podobnie, jak w przypadku ładunku, proponowane jest pozostawienie odpowiedzialności kontraktowej z tego tytułu w gestii umawiających się stron.

- Szkody w środowisku ponad określony limit odpowiedzialności.

Podstawowym celem uwzględnienia w zakresie OC przewoźników szkód w środowisku jest potrzeba ochrony zasobów naturalnych przed trwałym zanieczyszczeniem. Transport kolejowy prowadzi przewozy znacznych ilości substancji niebezpiecznych, takich jak produkty chemiczne, ropa czy gaz, w związku z czym niewątpliwie ponosi ryzyko związane ze skażeniem środowiska.

Uznając potrzebę włączenia szkód w środowisku do zakresu ubezpieczenia OC, należy wyważyć dwie racje. Po pierwsze, usunięcie skutków ekologicznych wypadku kolejowego może wiązać się ze znacznymi kosztami dla przewoźnika kolejowego ze względu na skalę pojedynczego przewozu (nawet kilkadziesiąt wagonów). Dlatego racjonalnym rozwiązaniem jest objęcie takich strat ubezpieczeniem, ponieważ ich ewentualne pokrycie przez przewoźnika z własnych środków może okazać się trudne, a nawet niebezpieczne z punktu widzenia jego sytuacji finansowej. Z drugiej strony, włączenie szkód w środowisku w nieograniczonym zakresie do ubezpieczenia OC skutkować może znacznym wzrostem kosztu ubezpieczenia. Dlatego proponuje się ustanowienie limitu 2 milionów euro, który ogranicza wprawdzie odpowiedzialność ubezpieczyciela, jednak jest wystarczająco wysoki, aby pokryć nawet duże szkody ekologiczne.

W ramach ustanowionego limitu szkód środowiskowych proponowane jest uwzględnienie zarówno odpowiedzialności cywilnej, jak i administracyjnej (na podstawie Ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie). Warunkiem wypłaty odszkodowania powinno być zaistnienie nagłej szkody wynikającej z wypadku kolejowego.

Przewoźnik kolejowy miałby prawo do dobrowolnego podwyższenia limitu szkód w środowisku ponad 2 mln euro, jeśli uznałby, że ryzyko, które ponosi z tego tytułu jest wyższe.

Jak wspomniano wyżej, proponowany zakres ubezpieczenia OC przewoźników określa wymagania minimalne, które muszą zostać spełnione przez każdego uczestnika rynku kolejowego. Nie ogranicza on w żadnym stopniu wolności przedsiębiorców do zawierania dodatkowych ubezpieczeń.

7.1.4 Oszacowanie sumy gwarancyjnej

Analiza minimalnych sum ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w krajach Unii Europejskiej (punkt 6.1) uwidoczniała ich znaczne zróżnicowanie, począwszy od kilkuset tysięcy euro w krajach bałtyckich, aż do około 180 milionów euro w Wielkiej Brytanii. Wymagane w poszczególnych krajach sumy gwarancyjne nie wykazują istotnej zależności od lokalnych charakterystyk sieci kolejowej, ruchu kolejowego, ani wskaźników bezpieczeństwa transportu kolejowego. Rozbieżności między sumami ubezpieczenia wynikają prawdopodobnie z przyczyn takich, jak różna świadomość prawna związana z ubezpieczeniami, odmienne interpretacje przez regulatorów pojęcia „odpowiedniej” sumy ubezpieczenia, a także różnice w poziomie cen między krajami. Z tego powodu sumy ubezpieczenia obowiązujące w innych krajach europejskich nie znajdują bezpośredniego zastosowania do warunków polskich.

Oszacowanie wymaganej sumy gwarancyjnej OC przewoźników kolejowych w Polsce wykonane zostało z wykorzystaniem podejścia „maksymalnej możliwej straty” (ang. **Probable Maximum Loss, PML**), nazywanego również „najgorszym scenariuszem” (ang. *worst-case scenario*). Podejście to zmierza do wyznaczenia wartości największej szkody, jaka może powstać w ubezpieczonym zakresie na skutek splotu najbardziej niekorzystnych okoliczności. Na potrzeby niniejszego opracowania uznano, że okoliczności takie wyznaczone mogą zostać przez najpoważniejsze zdarzenia, które rzeczywiście wydarzyły się w Polsce oraz innych krajach UE na przestrzeni ostatnich lat.

Podejście PML przyjęto dla określenia sumy gwarancyjnej OC przewoźników kolejowych również w Wielkiej Brytanii, w Belgii oraz na Węgrzech.

Podstawą wyboru najpoważniejszych wypadków kolejowych w Europie i w Polsce była baza ERAIL (ang. *European Railway Accident Information Links*) prowadzona przez Europejską Agencję Kolejową. Istotną rolę w wyborze zdarzeń na terenie Polski odegrały także konsultacje z rodzimymi przewoźnikami kolejowymi oraz PKP PLK. Listę analizowanych zdarzeń, wraz z ich skutkami w zakresie szkód osobowych i rzeczowych przedstawia Tabela 5.

Tabela 5. Najpoważniejsze wypadki wybrane do analizy „worst-case scenario”

miejsce	ofiary śmiertelne	ranni	straty materialne
Wykolejenie , Santiago de Compostela, Hiszpania, 2013	79	33	zniszczony pociąg wysokich prędkości, infrastruktura
Wykolejenie , stacja Viareggio, Włochy, 2009	32	126	14 wagonów cystern, ładunek (butan) 350t, infrastruktura, mienie osób trzecich, szkody środowiskowe
Kolizja pociągów , Buizingen, Belgia, 2010	19	35	6 wagonów pasażerskich (3 w jednym pociągu, 3 w drugim), infrastruktura (200m)
Kolizja pociągów , Szczekociny, Polska, 2012	16	61	PKP PR: 1 lokomotywa + 4 wagony PKP IC: 1 lokomotywa + 7 wagonów 650m infrastruktury
Kolizja pociągów , Białystok, Polska, 2010	0	0	Orlen Kol-Trans: 1 lokomotywa, 19 wagonów, ładunek (olej napędowy i in.) 780t PKP Cargo: 1 lokomotywa, 3 wagony infrastruktura: nawierzchnia 432m, urządzenia srk, sieć trakcyjna szkody środowiskowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ERAIL, PKBWK

Przygotowując listę wypadków przyjęto zasadę, że ich przyczyny powinny leżeć wewnątrz systemu kolejowego, tzn. możliwym sprawcą wypadku powinien być przewoźnik lub zarządca infrastruktury. Z tego względu wszystkie wyselekcjonowane zdarzenia należą do kategorii „wykolejenie” lub „kolizja”, nie ma natomiast wypadków na przejazdach kolejowych, które w olbrzymiej większości zachodzą z winy osób trzecich. Do analizy zakwalifikowano wypadki dotyczące zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych.

W następnym kroku, według najlepszej posiadanej wiedzy przyjęte zostały jednostkowe wartości pieniężne dla każdego typu szkody osobowej i rzeczowej, zgodnie z Tabelą 6. Ogólnym założeniem wyceny szkód było podejście perspektywiczne, które uwzględni możliwy rozwój transportu kolejowego oraz rynku ubezpieczeń i świadomości ubezpieczeniowej w Polsce na przestrzeni kilku – kilkunastu najbliższych lat. Niektóre wartości jednostkowe mogą zatem być zawyżone w stosunku do stanu obecnego.

Na przykład, przyjęta do oszacowania wycena taboru kolejowego (lokomotywy, wagony) bazuje na danych dotyczących taboru nowego, o nowoczesnych parametrach, mimo, że np. w analizowanym wypadku kolejowym pod Szczekocinami brał udział tabor starszy, którego realna wartość jest dużo niższa. Należy wyjaśnić, że wypadek w Szczekocinach, taki, jakim był, jest tylko punktem wyjścia do symulacji, która odpowiada na pytanie, jakie straty zostałyby poniesione przez przewoźników, gdyby analogiczne zdarzenie miało miejsce za pięć lub dziesięć lat, kiedy większość starego taboru zostanie zastąpiona nowoczesnym. Nowoczesny tabor z pewnością przyczyni się do ograniczenia prawdopodobieństwa ciężkiego wypadku, lecz nie wyeliminuje jego ryzyka całkowicie.

Tabela 6. Jednostkowe wartości strat przyjęte w oszacowaniu worst-case scenario

Szkoła jednostkowa		Wartość straty (tys. euro)	Źródło
Pasażerowie / Osoby trzecie	Ofiara śmiertelna	200	COTIF (przeliczenie wg kursu euro /SDR)
	Poważnie ranny	20	COTIF, wytyczne Department for Transport (UK)
Ładunek innych przedsiębiorstw kolejowych	Produkty naftowe / 1000 kg	1,4	Ceny hurtowe ON (Orlen)
	Butan / 1000 kg	1,0	Ceny hurtowe gazu (e-petrol.pl)
	Ładunek drobnicowy przetworzony / kg	0,02	COTIF (przeliczenie wg kursu euro /SDR)
Inne podmioty na rynku kolejowym	Zniszczenie infrastruktury kolejowej	4 000	PKP PLK
	Zniszczenie pociągu wysokich prędkości	20 000	PKP Intercity
	Zniszczenie lokomotywy	4 450	PKP Intercity
	Zniszczenie wagonu pasażerskiego	1 750	PKP Intercity
	Zniszczenie autobusu szynowego	1 250	UM Woj. Podkarpackiego
	Zniszczenie wagonu towarowego	100	PKP Cargo
	Opóźnienia innych pociągów / 1 wypadek	70	ERAIL (wartość dla Polski z 2011 r.)
Środowisko	Szkody w środowisku	2 000	Proponowany limit szkód

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych COTIF, przewoźników, Orlen, e-petrol.pl

Analogiczne rozumowanie dotyczy strat osobowych, tzn. śmierci oraz ciężkiego zranienia pasażerów. Według dostępnych informacji, średnia wartość odszkodowania wypłaconego rodzinom ofiar śmiertelnych w wypadku pod Szczekocinami wyniosła około 200 tys. zł na osobę²⁵. Biorąc jednak pod uwagę tzw. „inflację roszczeń”, czyli wzrost wartości roszczeń wynikający z rosnącej świadomości ubezpieczeniowej, jak również z rozwoju gospodarczego i rosnącego poziomu cen, łatwo sobie wyobrazić kilkakrotny wzrost wartości odszkodowania z tytułu śmierci podróżnego w wypadku kolejowym w najbliższych latach. Stąd, jako realną i uzasadnioną dla Polski przyjęto wartość odpowiedzialności przewoźnika za śmierć lub zranienie pasażera określoną w konwencji COTIF, w wysokości 175 000 SDR (około 200 000 euro).

Wartość szkody z tytułu zranienia pasażera oszacowana została na poziomie 1/10 wartości szkody z tytułu wypadku śmiertelnego, tj. 20 000 euro. Relacja wartości szkód określona została na podstawie wytycznych brytyjskiego Department for Transport (DfT), który prowadził ocenę wartości społecznej wypadków transportowych, w tym kolejowych²⁶. Wskaźnik 0,1 dotyczy wartości szkody z tytułu ciężkiego zranienia, związanego z pobytem w szpitalu dłuższym niż 24 godziny. W analizie worst-case wzięto pod uwagę tylko osoby ciężko ranne w wypadkach, pomijając lekko rannych, dla których wartość szkód kształtuje się na bardzo niskim poziomie (0,001 – 0,005 wartości wypadku śmiertelnego).

²⁵ <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/12884/Szczekociny-2-mln-zl-dla-poszkodowanych-od-PPK-IC.html>

²⁶ “The Accidents Sub-Objective TAG Unit 3.4.1”, April 2011, Department for Transport, str. 11

Kolejnym wycenianym elementem jest ładunek innych przewoźników kolejowych, który może zostać zniszczony lub uszkodzony w wyniku wypadku. Konwencja COTIF określa maksymalny pułap odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za przewożony ładunek w wysokości 17 SDR (ok. 20 euro) na kilogram masy. Suma podana w konwencji jest wysoka, i może dotyczyć raczej towarów wysokoprzetworzonych, takich jak samochody lub sprzęt elektroniczny. Natomiast wartość przewożonych na skalę masową surowców będzie znacząco niższa. W wybranych do analizy wypadkach kolejowych wycenie podlegają dwa typy ładunku, które ulegają zniszczeniu:

- Gaz butan (Viareggio, Włochy)
- Produkty naftowe (Białystok, Polska)

Wycena tych ładunków przeprowadzona została z uwzględnieniem przybliżonych cen hurtowych obowiązujących na rynku polskim, z niewielką korektą w górę uwzględniającą możliwy przyszły wzrost cen i ryzyko walutowe²⁷. Zgodnie z dostępnymi danymi, na potrzeby prowadzonej analizy cena butanu określona została na poziomie 0,5 euro za litr, co w przeliczeniu daje 1000 euro za tonę. Z kolei cenę ropy naftowej ustalono na poziomie 1200 euro za m³, czyli 1400 euro za tonę.

Najpoważniejszym wypadkiem w Polsce z punktu widzenia wpływu na infrastrukturę kolejową i środowisko naturalne była w ostatnich latach kolizja pociągów towarowych w Białymstoku. Dlatego, po konsultacjach z rynkiem kolejowym, zdecydowano o przyjęciu do wyceny maksymalnej możliwej szkody z tytułu infrastruktury i środowiska przybliżonych wartości strat oszacowanych dla tego wypadku przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych oraz PKP PLK. Straty w infrastrukturze spowodowane wypadkiem w Białymstoku wyniosły około 19 mln złotych, natomiast straty w środowisku wyceniono na 6 mln złotych. W analizie worst-case przyjęto odpowiednio kwoty 4 mln euro kosztu naprawy infrastruktury zniszczonej w wypadku kolejowym oraz 2 mln euro limitu odpowiedzialności za szkody w środowisku.

Ostatnim wycenianym elementem są straty innych przewoźników z tytułu zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych wypadkiem kolejowym. Przyjęta do analizy wartość (70 tys. euro) pochodzi z bazy wskaźników bezpieczeństwa (ang. Common Safety Indicators, CSI) w ramach ERAIL i opiera się wprost na wartości wskaźnika „Unit cost of delays as a consequence of all accidents (per accident)” dla Polski w 2011 roku²⁸.

Tabela 7 przedstawia oszacowanie maksymalnej możliwej szkody na przykładzie wypadku kolejowego pod Szczekocinami.

²⁷ www.e-petrol.pl, <http://www.orklen.pl/PL/dlabiznesu/hurtowecenypaliw/Strony/default.aspx>

²⁸ <http://erail.era.europa.eu/support/safety-indicators.aspx>

Tabela 7. Oszacowanie maksymalnej szkody na podstawie wypadku pod Szczekocinami w 2012 r.

szkoda	wartość jedn. (tys. euro)	straty podlegające odszkodowaniu			oszacowanie odszkodowania (tys. euro)		
		wina PKP PR	wina PKP IC	wina PKP PLK	wina PKP PR	wina PKP IC	wina PKP PLK
ofiary śmiertelne	200	16	16	16	3 200	3 200	3 200
ciężko ranni	20	61	61	61	1 220	1 220	1 220
lokomotywy (straty innych podmiotów)	4 450	1	1	2	4 450	4 450	8 900
wagony (straty innych podmiotów)	1 750	7	4	11	12 250	7 000	19 250
infrastruktura (straty innych podmiotów)	4 000	na 1 wyp.	na 1 wyp.	-	4 000	4 000	-
straty ekologiczne	2 000	-	-	-	0	0	0
straty wynikające z opóźnień pociągów	70	na 1 wyp.	na 1 wyp.	na 1 wyp.	70	70	70
RAZEM					25 190	19 940	32 640

Źródło: opracowanie własne

Wolumen każdego rodzaju szkody jest mnożony przez wartość jednostkową szkody w celu uzyskania łącznej wartości szkody. Oszacowanie możliwej wartości odszkodowania przeprowadzono kolejno z perspektywy każdego z możliwych sprawców wypadku, tj. przewoźnika (przewoźników) lub zarządcy infrastruktury. Ponownie należy tutaj przypomnieć, iż konkretne zdarzenie stanowiło tylko punkt wyjścia do symulacji. Prowadząc oszacowanie abstrahowano od rzeczywistego sprawstwa danego wypadku. Potencjalnym sprawcą mógł być każdy podmiot kolejowy uczestniczący w zdarzeniu. W zależności od przyjętego punktu widzenia, wartość szkód wykazuje rozbieżności, ponieważ sprawca wypadku wypłaca odszkodowanie z ubezpieczenia OC przewoźników tylko innym przedsiębiorcom. Straty własne sprawcy nie leżą w zakresie ubezpieczenia OC, zatem nie mogą być brane pod uwagę w oszacowaniu sumy gwarancyjnej tego ubezpieczenia.

7.1.4.1 Podsumowanie oszacowania

Analogiczne oszacowania dla wszystkich analizowanych wypadków kolejowych (Tabela 8) pokazują, że maksymalne możliwe wartości szkód, który musiałyby zostać pokryte ubezpieczeniem OC przewoźników kolejowych w przypadku ich sprawstwa, kształtują się w przedziale 14-25 mln euro.

Tabela 8. Wyniki oszacowania hipotetycznej sumy odszkodowania dla wypadków wybranych do analizy worst-case scenario

miejsce	ofiary śmiertelne	ranni	straty materialne	maksymalne odszkodowanie z winy przewoźnika (mln euro)
Wykolejenie, Santiago de Compostela, Hiszpania, 2013	79	33	zniszczony pociąg wysokich prędkości, infrastruktura	21
Wykolejenie, stacja Viareggio, Włochy, 2009	32	126	14 wagonów cystem, ładunek (butan) 350t, infrastruktura, mienie osób trzecich, szkody środowiskowe	15
Kolizja pociągów, Buizingen, Belgia, 2010	19	35	6 wagonów pasażerskich (3 w jednym pociągu, 3 w drugim), infrastruktura (200m)	14
Kolizja pociągów, Szczekociny, Polska, 2012	16	61	PKP PR: 1 lokomotywa + 4 wagony PKP IC: 1 lokomotywa + 7 wagonów 650m infrastruktury	25
Kolizja pociągów, Białystok, Polska, 2010	0	0	Orlen Kol-Trans: 1 lokomotywa, 19 wagonów, ładunek (olej napędowy i in.) 780t PKP Cargo: 1 lokomotywa, 3 wagony infrastruktura: nawierzchnia 432m, urządzenia srk, sieć trakcyjna szkody środowiskowe	14

Źródło: opracowanie własne

W oparciu o przeprowadzoną analizę proponowane jest określenie minimalnej wymaganej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych w Polsce na poziomie 100 mln zł rocznie, na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia (zagregowany limit roczny). Każda kolejna wypłata odszkodowania pomniejsza sumę gwarancyjną do wykorzystania w danym roku.

Kwota 100 mln złotych odpowiada w przeliczeniu wycenie potencjalnych szkód dla wypadku kolejowego pod Szczekocinami, która w przypadku winy jednego z przewoźników kolejowych wyniosła około 20-25 mln euro. Wycena ta przekracza nieco oszacowanie strat dla pozostałych analizowanych wypadków, co jest o tyle korzystne, że w przypadku zajścia wypadku katastroficznego o wartości np. 15 mln zł limit ubezpieczenia nie zostanie do końca wyczerpany, pozwalając również na pokrycie ewentualnych innych roszczeń w danym roku.

Przeprowadzona analiza wypadków nie daje silnych podstaw do rozróżnienia wielkości sumy gwarancyjnej dla przewoźników pasażerskich i towarowych. Oba typy przewozów posiadają potencjał katastroficznego mieszczący się w podobnym rzędzie wielkości. Należy ponadto zastrzec, że w przypadku katastrofy pociągu towarowego w miejscowości Viareggio pominięto część trudnych do oszacowania strat w mieniu. W wyniku tego wypadku spaleni uległy domy osób trzecich mieszkających przy linii kolejowej, zatem odszkodowanie mogłoby znacznie przekroczyć oszacowane powyżej 15 mln euro.

Proponowana suma gwarancyjna mieści się w przedziale średnich wartości europejskich. Jest ona zbliżona do regulacji obowiązujących w Niemczech (10 mln euro z podwójnym agregatem rocznym), czy w Szwecji (33 mln euro), oraz zdecydowanie niższa niż we Włoszech, Belgii lub Wielkiej Brytanii. Stanowi kompromis między wymaganiami bezpieczeństwa na poziomie europejskim oraz lokalnymi uwarunkowaniami ekonomicznymi w naszym kraju.

7.1.5 Inne warunki ubezpieczenia

Zakres ubezpieczenia oraz wymagana suma gwarancyjna należą do filarów modelu ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych. Warto również zwrócić uwagę na kilka innych elementów, których doprecyzowanie w przepisach może poprawić jakość ochrony ubezpieczeniowej.

7.1.5.1 Franszyza redukcyjna w formie regresu ubezpieczeniowego

Franszyza redukcyjna (najczęściej utożsamiana z „udziałem własnym”) jest postanowieniem umowy ubezpieczenia, które przerzuca na ubezpieczającego część poniesionej szkody. Ubezpieczyciel, bez względu na wysokość szkody, zmniejsza odszkodowanie o część określoną w pieniądzu (wysokość franszyzy) lub jako procent wartości szkody.

Zastosowanie franszyzy redukcyjnej przynosi potencjalne korzyści leżące w interesie publicznym, ponieważ oddziałuje prewencyjnie na ubezpieczonego, który mając świadomość konieczności pokrycia części szkód z własnych środków jest bardziej zmotywowany do unikania i eliminacji zdarzeń losowych.

Ponadto, franszyza redukcyjna obniża ekspozycję ubezpieczyciela na szkodę, a także umożliwia ubezpieczycielowi uniknięcie likwidacji drobnych szkód, pośrednio przyczyniając się do obniżenia kosztu ubezpieczenia.

W przypadku uznania ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych za obowiązkowe w rozumieniu Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, odpowiednikiem franszyzy będzie ustanowienie regresu ubezpieczeniowego (por. punkt 4.1.3.2).

Z punktu widzenia możliwej wysokości franszyzy redukcyjnej w ubezpieczeniu OC przewoźników kolejowych należy wziąć pod uwagę dwa czynniki:

- franszyza musi być wystarczająco wysoka, żeby skutecznie pełnić rolę prewencyjną wobec przewoźników;
- franszyza powinna być realistyczna, tzn. ustalona na takim poziomie, który będzie osiągalny z punktu widzenia sytuacji finansowej przewoźnika kolejowego.

Ustalenie wspólnego rozwiązania dla rynku kolejowego w Polsce jest o tyle trudne, że podmioty na nim działające są bardzo zróżnicowane pod względem skali działalności, szczególnie na rynku towarowym. Każdy przewoźnik inaczej określiłby swój „prewencyjny” i „realistyczny” poziom udziału własnego. Przedstawiona poniżej propozycja stanowi próbę wyważenia racji podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym oraz racji interesu publicznego.

Zgodnie z proponowanym rozwiązaniem, formuła franszyzy redukcyjnej dla sumy gwarancyjnej 100 mln zł mogłaby brzmieć następująco:

- 1) *Dla szkód rzeczowych – maksymalnie 2 mln zł,*
- 2) *Dla szkód osobowych – maksymalnie 100 tys. zł.*

Wprowadzenie maksymalnych kwot fransyz na poziomie 2 mln zł dla szkód rzeczowych oraz 100 tys. zł dla szkód osobowych ma za zadanie wyeliminować możliwość zastrzegania w umowie ubezpieczenia OC zbyt wysokich udziałów własnych w celu redukcji kosztu ubezpieczenia.

Jednocześnie uznano, że należy pozostawić przewoźnikom oraz ubezpieczycielom pewną dowolność w ustalaniu kwoty franszyzy. W ramach proponowanego zakresu franszyzy rynek powinien samodzielnie wypracować kwotę adekwatną dla każdego przewoźnika, która właściwie spełni swoją rolę prewencyjną, a jednocześnie będzie osiągalna finansowo dla ubezpieczonego.

Wprowadzenie franszyzy redukcyjnej w ubezpieczeniu OC przewoźników kolejowych powinno być poprzedzone dalszą analizą jej funkcjonowania na rynku polskim. W celu zapewnienia większej kontroli nad poziomem udziału własnego w umowach między przewoźnikami a ubezpieczycielami, możliwe jest wprowadzenie rozwiązań wzorowanych na brytyjskich, dających regulatorowi prawo interwencji, jeśli uzna on przedstawiony przez przewoźnika poziom franszyzy za nadmierny. Podstawą ewentualnej interwencji regulatora w tej kwestii mogłyby być wskaźniki finansowe przewoźnika.

7.1.5.2 Wykluczenie możliwości odmowy wypłaty odszkodowania

Przyjęte rozwiązanie w zakresie ubezpieczenia obowiązkowego OC przewoźników kolejowych powinno gwarantować pokrycie roszczeń osobom trzecim poszkodowanym przez przewoźnika kolejowego. Gwarancja pokrycia roszczeń powinna oznaczać taką konstrukcję umowy ubezpieczenia, aby nie pojawiły się w niej zapisy pozwalające na wstrzymanie wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela.

W szczególności istotne jest, aby ubezpieczenie OC przewoźników kolejowych obejmowało również szkody wyrządzone w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność. Podobny wymóg dotyczy ubezpieczenia OC komunikacyjnego, które podlega zapisom Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Należy rozważyć obligatoryjność tzw. „klauzuli reprezentantów”, która standardowo przewiduje odpowiedzialność za szkody z winy umyślnej lub rażącego niedbalstwa pracowników oraz osób, za które ubezpieczony ponosi odpowiedzialność, z wyjątkiem członków zarządu oraz prokurentów.

Ponadto, ze względu na fakt, iż często spotykaną praktyką jest korzystanie przez przewoźników kolejowych z podwykonawców, ubezpieczenie OC powinno obejmować odpowiedzialność przewoźnika za szkody wyrządzone w wyniku wypadku spowodowanego przez osoby niebędące jego pracownikami, którym powierzył on wykonywanie zadań związanych z działalnością przewozową.

Elementem, który może mieć znaczący wpływ na stopień pokrycia roszczeń w związku z odpowiedzialnością cywilną przewoźnika, są również sublimity, tj. ograniczenia sumy gwarancyjnej dla wybranych rodzajów szkód. Z przeprowadzonej analizy obowiązujących obecnie polis OC polskich przewoźników kolejowych wynika, że sublimity są powszechnie stosowanym narzędziem. Liczba sublimitów przewidzianych w polisie OC oraz ich wysokość znacząco różnią się między przewoźnikami (zob. rozdział 8). Ustanowienie niskich sublimitów może prowadzić do niepełnego pokrycia wyrządzonych szkód, nawet jeśli ogólna suma gwarancyjna jest wystarczająca. Co do zasady, stosowanie sublimitów powinno być ograniczone do szkód o potencjalnie dużej wartości, których ryzyko jest trudne do oszacowania. W następstwie konsultacji z przewoźnikami oraz z rynkiem ubezpieczeniowym proponuje się dopuścić tylko jeden sublimit w wysokości minimum 2 mln euro dla szkód w środowisku. Pozostałe szkody (osobowe i rzeczowe, np. w taborze, infrastrukturze) nie powinny podlegać sublimitom, tzn. ubezpieczenie powinno zapewniać ich pokrycie do pełnej wysokości w ramach sumy gwarancyjnej 100 mln zł.

Zapisy chroniące poszkodowanych przed ewentualną odmową wypłaty odszkodowania wprowadziła w swojej regulacji Wielka Brytania. Wytyczne regulatora ORR w sprawie udzielania licencji w transporcie kolejowym (dokument „*Criteria and procedures for granting licences and licence exemptions*”) stanowią, że:

- Przedsiębiorca kolejowy pokrywa różnicę pomiędzy sumą ubezpieczenia posiadaną przez wykonawcę lub podwykonawcę a wymaganą minimalną sumą ubezpieczenia.
- Ochrona ubezpieczeniowa funkcjonuje bez wyjątku we wszystkich przypadkach wykonywania przez przedsiębiorcę działalności kolejowej, tzn. umowa ubezpieczenia nie może zawierać zapisów pozwalających ubezpieczycielowi *post factum* uniknąć wypłaty odszkodowania z jakiegokolwiek przyczyny. Brak płatności składki nie może stanowić przyczyny odmowy wypłaty odszkodowania.
- Polisy ubezpieczeniowe mogą podlegać wypowiedzeniu lub zmianom pod warunkiem zachowania terminu powiadomienia regulatora na co najmniej 30 dni przed zakończeniem polisy lub wejściem w życie zmian warunków ubezpieczenia.

Regulacje brytyjskie formalnie wymagają również, aby polisa OC wykupiona została w zakładzie ubezpieczeń o „dobrej reputacji”.

7.1.5.3 Forma ubezpieczenia

Przeprowadzona w rozdziale 4 analiza regulacji prawnych pokazała, że prawo europejskie i międzynarodowe dopuszcza różne sposoby zabezpieczenia roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej przewoźników. Podstawową formą zabezpieczenia pozostaje tradycyjna polisa ubezpieczeniowa, jednak zarówno Dyrektywa 2012/34, Rozporządzenie 1371/2007, jak i Konwencja COTIF, wspominają też o metodach alternatywnych w postaci „gwarancji na warunkach rynkowych”, „równoważnego zabezpieczenia”, czy też „działań równoważnych do umowy ubezpieczenia”.

Prawo polskie²⁹ konkretyzuje wymagania dotyczące formy zabezpieczenia roszczeń, nakazując przewoźnikom przedłożenie polisy ubezpieczeniowej lub certyfikatu ubezpieczeniowego. Certyfikat ubezpieczeniowy jest poświadczeniem polisy ubezpieczeniowej, zatem faktycznie nie stanowi osobnej formy zabezpieczenia. Niniejsza ekspertyza nie obejmuje analizy innych form zabezpieczenia roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej wraz z ich zaletami i wadami, jednak wydaje się, że należy rozważyć zezwolenie przewoźnikom na stosowanie również innych instrumentów finansowych, np. gwarancji bankowych, o ile zapewniają one pewność wypłaty odszkodowania w wymaganej wysokości.

7.1.6 Rozwiązania wspierające przewoźników kolejowych

Proponowany model ubezpieczenia OC, przewidujący nałożenie na przewoźników wymogu jednolitej sumy gwarancyjnej w wysokości 100 mln złotych, w sposób nieunikniony spowoduje wzrost kosztów ubezpieczenia większości przedsiębiorców prowadzących przewozy na polskiej sieci kolejowej.

Wzrost składki ubezpieczeniowej nie będzie proporcjonalny do wzrostu sumy gwarancyjnej. Niskie sumy ubezpieczenia (np. 1-2 mln zł) wiążą się dla ubezpieczyciela ze znacznie wyższym ryzykiem wyczerpania niż sumy o charakterze katastroficznym (kilkadziesiąt milionów), stąd koszt polisy OC o niskiej sumie ubezpieczenia jest relatywnie wysoki, natomiast polisa na zdarzenia katastroficzne (o niskim prawdopodobieństwie) jest dość tania. Podniesienie sumy ubezpieczenia z 1 mln złotych do 2 mln złotych wiąże się z większym kosztem niż podniesienie sumy ubezpieczenia z 50 mln złotych do 60 mln złotych. Polisa nadwyżkowa na zdarzenia w zakresie 10-100 mln złotych jest tańsza niż polisa podstawowa o sumie gwarancyjnej 10 mln złotych. W konsekwencji, 10-krotny wzrost sumy ubezpieczenia z 10 mln złotych do 100 mln złotych może spowodować mniej niż dwukrotny wzrost składki.

Mimo to, dla niektórych przewoźników, szczególnie tych o mniejszej skali działalności, wzrost składki ubezpieczeniowej może być odczuwalnym wydatkiem. Konsultacje z przewoźnikami kolejowymi i rynkiem ubezpieczeń pokazały, że istnieje potrzeba wprowadzenia rozwiązań, które zminimalizują ewentualny wpływ zwiększonych kosztów ubezpieczenia OC na kondycję rynku kolejowego.

7.1.6.1 Okres przejściowy

Pierwszym z proponowanych rozwiązań jest okres przejściowy, który zakłada dojście do docelowej sumy ubezpieczenia OC przewoźników w ciągu dwóch lat. Okres przejściowy

²⁹ Rozporządzenia Ministra Transportu: z dnia 5 grudnia 2006 r. w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa oraz z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym

umożliwi stopniowe dostosowanie rynku kolejowego oraz rynku ubezpieczeniowego do nowych wymagań ubezpieczenia OC.

Proponowany jest następujący harmonogram okresu przejściowego:

- Etap I: 6 miesięcy

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy okresu przejściowego, licząc od momentu wejścia w życie nowych regulacji dotyczących ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych, przewoźnicy otrzymają czas na obowiązkowe dostosowanie posiadanych przez nich polis ubezpieczeniowych do warunków ustawowych, z założeniem, iż minimalna suma ubezpieczenia w Etapie II będzie wynosiła 25 mln złotych. W tym samym czasie należy podjąć organizację programu ubezpieczenia grupowego, który będzie przedmiotem negocjacji między przewoźnikami oraz ubezpieczycielami.

- Etap II: 18 miesięcy

W ciągu kolejnych 18 miesięcy (tj. do końca drugiego roku od momentu wejścia w życie regulacji ubezpieczenia OC) minimalna suma ubezpieczenia wynosiłaby 25 mln zł, co zapewni skuteczne pokrycie roszczeń na poziomie podstawowym i częściowo katastroficznym.

- Etap III: pełne wdrożenie od 25 miesiąca

Począwszy od trzeciego roku funkcjonowania systemu obowiązywałaby pełna suma ubezpieczenia w wysokości 100 mln zł.

Okres przejściowy powinien obejmować także przewoźników wyłączonych z ogólnej minimalnej sumy ubezpieczenia. W każdym etapie okresu przejściowego proporcja obowiązującej sumy gwarancyjnej do sumy docelowej dla przewoźników wyłączonych powinna równać się analogicznej proporcji dla przewoźników podlegającym zasadom ogólnym.

7.1.6.2 Ubezpieczenie grupowe

Ubezpieczenie grupowe przewoźników będzie rozwiązaniem o charakterze dobrowolnym, umożliwiającym wykorzystanie efektu skali przy zakupie ubezpieczenia. Program grupowy może przynieść istotne korzyści szczególnie mniejszym przewoźnikom, którzy nie posiadają preferencyjnych indywidualnych umów z ubezpieczycielami. Zakładając duże zainteresowanie ze strony przewoźników, możliwy byłby nawet kilkukrotny spadek składki ubezpieczeniowej każdego uczestnika programu, ponieważ przewoźnicy występowaliby wobec ubezpieczyciela jako jeden podmiot, o łącznych przychodach, które mogłyby być porównywalne na przykład z przewoźnikiem kolejowym średniej wielkości.

Ubezpieczenie grupowe przewoźników mogłoby zostać zorganizowane przy wsparciu regulatora, który odgrywałby rolę pośredniczącą między przewoźnikami i ubezpieczycielami lub brokerami. Możliwe jest również wykorzystanie doświadczenia brytyjskiego, zakładającego możliwość objęcia zainteresowanych przewoźników ochroną ubezpieczeniową w ramach polisy OC zarządcy infrastruktury kolejowej Network Rail. Potencjalną wadą rozwiązania brytyjskiego jest zdecydowanie silniejsza w porównaniu z przewoźnikami pozycja zarządcy infrastruktury, co w przypadku sporu na tle odszkodowawczym może być niekorzystne dla przewoźników. Z drugiej strony, zarządca narodowej infrastruktury jest naturalnie predysponowany do tego, aby organizować inicjatywy wspierające rynek kolejowy.

W celu zapewnienia stabilności programu ubezpieczenia grupowego konieczne jest ustalenie jasnych zasad podziału składki ubezpieczeniowej. Szczegóły rozwiązań powinny zostać wypracowane na poziomie operacyjnym pomiędzy rynkiem kolejowym i rynkiem ubezpieczeniowym w momencie tworzenia mechanizmu. Wydaje się, że podstawowymi czynnikami różnicującymi składkę powinny być skala działalności przewoźnika (praca eksploatacyjna, przychody) oraz historyczna szkodowość każdego z przewoźników. Podział składki powinien podlegać corocznym korektom przy uwzględnieniu wyników przewozowych i bezpieczeństwa przewoźników osiągniętych w ostatnim roku.

7.1.6.3 Wyłączenia z minimalnej sumy ubezpieczenia

Możliwe wyłączenia z minimalnej sumy ubezpieczenia dotyczą określonych kategorii przewoźników, o których wspomniano w punkcie 7.1.2.1. Podstawowym założeniem wyłączeń jest fakt ponoszenia niższych ryzyk przez przewoźników prowadzących działalność wyłącznie na funkcjonalnie wydzielonych sieciach kolejowych (infrastruktura wąskotorowa, muzealna, turystyczna, prywatna), które nie są udostępniane podmiotom trzecim. Wyłączeni przewoźnicy nie mogą prowadzić przewozów na sieciach kolejowych znajdujących się pod zarządem autoryzowanych zarządców infrastruktury.

Wyłączeniu nie podlegałyby przewoźnicy prowadzący pasażerskie przewozy aglomeracyjne i wojewódzkie w rozumieniu Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nawet, jeśli wykonują je na funkcjonalnie wydzielonej sieci kolejowej.

Ewentualne wystąpienie przez wyłączonego przewoźnika o dostęp do infrastruktury autoryzowanego zarządcy powinno wiązać się ze zniesieniem wyłączenia, tj. podwyższeniem sumy gwarancyjnej OC do wysokości sumy minimalnej. W celu skutecznego egzekwowania wyłączeń rekomendowana jest kontrola dokumentów potwierdzających pokrycie roszczeń w należytym zakresie każdorazowo na etapie wniosku o przydzielenie trasy.

Wysokość sumy gwarancyjnej dla przewoźników wyłączonych mogłaby obejmować ubezpieczenie na poziomie podstawowym (np. do 10 mln zł), bez uwzględniania zdarzeń o charakterze katastroficznym.

7.1.6.4 Moment przedłożenia dokumentu potwierdzającego zabezpieczenie roszczeń

Zgodnie z obowiązującymi wymaganiami, przewoźnik kolejowy jest zobowiązany do przedłożenia polisy OC lub certyfikatu ubezpieczeniowego, jako załącznika do wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa. Certyfikat bezpieczeństwa wydawany jest przez regulatora rynku kolejowego w terminie do trzech miesięcy, a w przypadku konieczności spełnienia przez przewoźnika dodatkowych wymagań, termin ten może przedłużyć się nawet do 4-5 miesięcy. W tym okresie, oczekując na wydanie certyfikatu, przewoźnik zmuszony jest opłacać składkę ubezpieczenia za polisę OC, nie wykonując przy tym realnie działalności przewozowej. Jest to potencjalnie duże, nieuzasadnione obciążenie finansowe, powiększające bariery wejścia na rynek kolejowy.

Dlatego też, w celu wsparcia nowych przewoźników, proponuje się przeniesienie obowiązku przedłożenia dokumentów poświadczających zabezpieczenie roszczeń z tytułu OC na etap składania wniosku o dostęp do infrastruktury kolejowej. Umożliwiłoby to przewoźnikowi późniejsze opłacenie składki, w momencie rzeczywistego rozpoczęcia działalności przewozowej.

Otrzymałszy wniosek przewoźnika o dostęp do infrastruktury kolejowej, zarządca infrastruktury każdorazowo zobowiązany byłby do zweryfikowania zgodności posiadanych przez przewoźnika zabezpieczeń w zakresie roszczeń wobec osób trzecich z wymaganiami ustanowionymi przez regulatora.

Przeniesienie wymagań dotyczących odpowiedzialności cywilnej przewoźnika na poziom operacyjny przewoźnik – zarządca pozwoliłoby też na skuteczną kontrolę zasadności wyłączeń z minimalnej sumy ubezpieczenia, o czym wspomniano w punkcie 7.1.2.1.

Urząd Transportu Kolejowego powinien w dalszym ciągu pełnić rolę nadzorczą w zakresie ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych, tzn. otrzymywać od przewoźników wszelkie informacje dotyczące posiadanego przez nich zabezpieczenia roszczeń i ewentualnych zmian. Ponadto, przewoźnicy, którzy zostali wyłączeni z minimalnej sumy ubezpieczenia, i nie ubiegają się o dostęp do infrastruktury żadnego z autoryzowanych zarządców, powinni w dalszym ciągu w pierwszej kolejności przedkładać pełną dokumentację dotyczącą OC regulatorowi na bazie obecnie obowiązujących przepisów.

7.2 Rekomendacje zmian prawnych

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadnicza regulacja dotycząca odpowiedzialności cywilnej przewoźników znajduje się w Ustawie o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 46 Ustawy, Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji na transport kolejowy, jeżeli przedsiębiorca spełnia wymogi dotyczące: dobrej reputacji, wiarygodności finansowej, kompetencji zawodowych, dysponowania taborem kolejowym oraz odpowiedzialności cywilnej. Zgodnie z art. 47 ust.7 Ustawy, wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorstwo posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją. Art. 47 ust. 8 Ustawy stanowi natomiast, iż określone przepisami ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 7, uwzględnia wymagania określone przepisami art.12 Rozporządzenia nr 1371/2007.

7.2.1 Ustawa o transporcie kolejowym

Proponujemy, aby obowiązek ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej wyodrębnić, jako samodzielną normę prawną. Analizując treść obowiązującej Ustawy o transporcie kolejowym, wydaje się celowym i właściwym wprowadzenie powyższej normy prawnej w Rozdziale 4 dot. Bezpieczeństwa transportu kolejowego, poprzez wprowadzenie nowego Art. 16a, w następującym brzmieniu:

- **Art. 16a**

1. Przewoźnicy kolejowi są obowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody od wypadku, wypadku poważnego oraz incydentu w związku z prowadzoną przez nich działalnością, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty i osób trzecich (w tym zarządcy infrastruktury kolejowej oraz innych przedsiębiorców kolejowych).
2. Spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa powyżej, ustala się na podstawie polisy ubezpieczeniowej lub innego dokumentu ubezpieczenia (certyfikatu ubezpieczenia), potwierdzającego zawarcie umowy ubezpieczenia wystawionego ubezpieczającemu przez zakład ubezpieczeń.

3. Minister właściwy do spraw infrastruktury i rozwoju, po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, określi w drodze rozporządzenia szczegółowy zakres ubezpieczenia obowiązkowego, o którym mowa w pkt. 1, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną na jedno i wszystkie zdarzenia ubezpieczeniowe.
 4. Ubezpieczenie, o którym mowa w art. 1 i 2 uwzględnia wymagania określone prawem Unii Europejskiej, a w szczególności Dyrektywą 2012/34, Rozporządzeniem 1371/2007 oraz Konwencją o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).
- Proponujemy dokonać zmiany **Art. 46 pkt 5**, polegającej na zastąpieniu pkt 5) w brzmieniu „odpowiedzialności cywilnej” nową następującą treścią zgodną z nową Dyrektywą 2012/34:
Art. 46. Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z zastrzeżeniem art.51, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji spełnia wymagania dotyczące: (...)
pkt 5) pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej
 - Proponujemy **Art. 47 ust. 7 i 8** zastąpić w całości nową następującą treścią:
Art. 47. Przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji powinien przedstawić Prezesowi UTK dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań określonych w ustawie. (...)
7. Wymagania dotyczące pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, jeśli przedsiębiorca posiada ważną polisę ubezpieczeniową spełniającą warunki określone w art. 16a niniejszej ustawy.
 8. Zastrzega się jednak, iż na etapie postępowania o wydanie licencji, jak również postępowania w sprawie wydania certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w przepisach wykonawczych do Ustawy, przedsiębiorca, wnioskujący o wydanie nowej licencji lub certyfikatu bezpieczeństwa jest zobowiązany jedynie do przedstawienia promesy ubezpieczeniowej wydanej przez zakład ubezpieczeń zaświadczającej, iż po uzyskaniu licencji oraz certyfikatu bezpieczeństwa zakład ubezpieczeń podpisze z przedsiębiorcą umowę ubezpieczenia, spełniającą warunki, o których mowa w ust. 7 w związku z art. 16a.

7.2.2 Wytyczne do projektu Rozporządzenia w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych

W zakresie zaproponowanego brzemienia przepisu art. 16a Ustawy o transporcie kolejowym proponujemy, aby w odpowiednim rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju znalazły się szczegółowe przepisy określające:

- 1) minimalną sumę gwarancyjną stanowiącą górną granicę odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, którą określiliśmy w naszym raporcie, jako kwotę 100.000.000 złotych na jedno i wszystkie zdarzenia ubezpieczeniowe (punkt 7.1.4);

- 2) termin powstania obowiązku ubezpieczenia, który powinien rozpoczynać się najpóźniej z dniem faktycznego podjęcia działalności operacyjnej przewoźnika kolejowego objętej uzyskaną licencją (punkt 7.1.6.4);
- 3) szczegółowy zakres ubezpieczenia, który opisaliśmy w punkcie 7.1.3 raportu;
- 4) wyłączenia z minimalnego zakresu ubezpieczenia, które opisaliśmy w punkcie 7.1.3.1;
- 5) wyłączenia z minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia, które opisaliśmy w punkcie 7.1.6.3, z uwzględnieniem zobowiązania wyłączonych przewoźników do przedstawienia polisy ubezpieczeniowej na etapie uzyskiwania świadectwa bezpieczeństwa;
- 6) dopuszczalne sublimity w ramach minimalnej sumy ubezpieczenia (sublimit minimum 2 mln euro na szkody w środowisku, punkt 7.1.5.2)
- 7) okresy przejściowe wejścia w życie proponowanych przepisów, które opisaliśmy w punkcie 7.1.6.1;
- 8) dopuszczenie możliwości zastosowania ubezpieczenia grupowego, które opisaliśmy w punkcie 7.1.6.2;
- 9) sposób weryfikacji corocznej polisy ubezpieczeniowej poprzez nałożenie obowiązku przedstawienia dokumentów poświadczających zawarcie polisy spełniającej wymagania ustawowe określone w Rozporządzeniu, w tym minimalną sumę ubezpieczenia (Rozporządzenie może zawierać wzór dokumentu, który będzie rodzajem zaświadczenia przedkładanego zakładowi ubezpieczeń do podpisu).

Pragniemy podkreślić, iż w sytuacji wejścia w życie zmienionych przepisów Ustawy o transporcie kolejowym, jak również rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju, o którym mowa powyżej, wprowadzone ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych będzie ubezpieczeniem obowiązkowym, a zatem podlegającym Ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych (szerzej: punkt 4.1.2 – 4.1.3).

7.2.3 Rozporządzenie w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa

Proponujemy skorelować brzmienie powyższego Rozporządzenia z brzmieniem Ustawy o transporcie kolejowym poprzez wprowadzenie zmiany w **§3 pkt 7** przedmiotowego Rozporządzenia o następującej treści:

*§3. Do wniosku składanego przez przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, ubiegającego się o sieciovą część certyfikatu bezpieczeństwa, zawierającego jego nazwę, siedzibę i adres należy dołączyć:
(...)*

pkt 7) promesę ubezpieczeniową lub inny dokument ubezpieczeniowy (certyfikat ubezpieczeniowy) zapewniający lub potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z wymogami określonym w Ustawie o transporcie kolejowym oraz wydanych na jej podstawie przepisach wykonawczych.

7.2.4 Rozporządzenie w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem kolejowym

Proponujemy skorelować brzmienie powyższego Rozporządzenia z brzmieniem Ustawy o transporcie kolejowym poprzez wprowadzenie zmiany w §6 pkt 11 przedmiotowego Rozporządzenia o następującej treści:

§6 Do wniosku przewoźnika kolejowego, o którym mowa w art. 18b ust. 1 ustawy, o wydanie sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa zawierającego nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres dołącza się: (...)

pkt 11) promesę ubezpieczeniową lub inny dokument ubezpieczenia (certyfikat ubezpieczeniowy) zapewniający lub potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zgodnie z wymogami określonymi w Ustawie o transporcie kolejowym oraz wydanych na jej podstawie przepisach wykonawczych.

8 Załącznik – analiza polis ubezpieczenia OC polskich przewoźników kolejowych

W ramach prac nad niniejszą ekspertyzą przeprowadzona została analiza wybranych polis OC polskich przewoźników kolejowych. Do analizy wybrano przekrój przewoźników pod względem skali, jak i rodzaju działalności. Pełna lista analizowanych polis znajduje się poniżej.