



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

20 lat

Badanie poziomu
zabezpieczenia
finansowego
odpowiedzialności
cywilnej przewoźników
kolejowych
w 2022 r.



NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

NASZA WIZJA

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



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

Warszawa 2023

Spis treści

Wykaz aktów prawnych.....	4
Wstęp	5
1. Stan prawny	5
2. Badanie dotyczące analizy sumy gwarancyjnej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych	6
3. Wyniki badania.....	8
Analiza sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC przewoźników realizujących przewozy po infrastrukturze kolejowej udostępnianej (III grupa).....	8
Analiza średniej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC w podziale na przewoźników pasażerskich i towarowych	9
Analiza średniej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC przewoźników z największym udziałem pracy przewozowej na rynku kolejowym działających na infrastrukturze kolejowej udostępnianej.....	11
4. Minimalna suma gwarancyjna – wymogi dla krajowych przewoźników wykonujących przewozy w państwach członkowskich	12
5. Minimalna suma gwarancyjna i nieprawidłowości związane z ustaleniem jej wysokości	13
Podsumowanie.....	13

Wykaz aktów prawnych

Ustawa o transporcie kolejowym	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.)
Rozporządzenie 2015/171	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. UE L 29 z 5 lutego 2015 r., s. 3)
Rozporządzenie 2021/782/UE	Rozporządzenie 2021/782/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 2021 Nr 172, str. 1)
Dyrektywa 2012/34/UE	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., s. 32, z późn. zm.)
Rozporządzenie z 25 maja 2017 r.	Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1033)

Wstęp

Zgodnie z treścią ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, aby przedsiębiorca mógł ubiegać się o licencję przewoźnika kolejowego, powinien posiadać zabezpieczenie finansowe w postaci umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej.

Opracowanie przedstawia stan ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców posiadających licencję przewoźnika kolejowego w 2022 r. Wyniki badania zaprezentowane zostały na tle danych dotyczących poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w 2021 r.

1. Stan prawny

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

Na podstawie art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym, w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. został określony termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalna suma gwarancyjna. Obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją.

Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń, których skutki są objęte umową ubezpieczenia, została podzielona na trzy grupy i wynosi równowartość w złotych:

- I. 100 tys. euro dla przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;
- II. 250 tys. euro dla przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której sam jest zarządcą;
- III. 2,5 mln euro dla pozostałych przewoźników posiadających licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, tj. wykonujących przewozy po infrastrukturze innego zarządcy, zwanej dalej „infrastrukturą kolejową udostępnianą”.

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

Dodatkowo ustawa o transporcie kolejowym w art. 46 ust. 11 odnosi się wprost do art. 14 rozporządzenia 2021/782/UE, określającego, że przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych, zgodnie z art. 22 dyrektywy 2012/34/UE (w celu pokrycia swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku, w szczególności w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich).

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

Obowiązek ubezpieczenia wynika z postanowień rozporządzenia z 25 maja 2017 r. i dotyczy również przewoźników kolejowych prowadzących działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie licencji wydanej w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub musi posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, swojej odpowiedzialności cywilnej od wypadku. W przypadku, gdy poziom pokrycia odpowiedzialności cywilnej jest niewystarczający, przedsiębiorstwo kolejowe powinno zawrzeć umowę dodatkowego ubezpieczenia, które spełni wymogi określone prawem krajowym państwa, na terenie którego realizuje przewozy. W polskim systemie prawnym obowiązek ten reguluje rozporządzenie z 25 maja 2017 r. określające m.in. minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia.

2. Badanie dotyczące analizy sumy gwarancyjnej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych

Co roku, w ramach realizacji zadań w zakresie nadzoru i regulacji transportu kolejowego, Prezes UTK przeprowadza badanie zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców, którzy posiadają licencję przewoźnika kolejowego. Badanie pokazuje, w jakim stopniu przewoźnicy kolejowi spełniają wymagania obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej prowadzonej działalności.

Badanie dotyczące 2022 r. zostało oparte głównie na danych przekazywanych przez przewoźników kolejowych w sprawozdaniach oraz danych zgłoszonych do rejestru OC. Informacje dostarczane przez przewoźników kolejowych są – zgodnie z art. 13 ust. 3a pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym – niezbędne do monitorowania rynku kolejowego i celów jego regulacji. Badanie poziomu ubezpieczenia OC przewoźników jest elementem działań nadzorczych nad przewoźnikami kolejowymi w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji i wymagań określonych w art. 46 ustawy o transporcie kolejowym (na podstawie art. 49 ustawy o transporcie kolejowym).

Prawie 100% przewoźników zawarło umowy ubezpieczeniowe równo na rok (o wyjątkach mowa w rozdziale 5. opracowania). Jest to zgodne z §3 pkt 1 rozporządzenia z 25 maja 2017 r., który mówi o okresie, w jakim powinna obowiązywać minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia („minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy”). Okres ten nie zawsze pokrywa się z rokiem kalendarzowym. Niektórzy przewoźnicy zawarli umowy jeszcze w 2021 r., a obowiązywały na przełomie lat 2021/2022 lub zawarli umowy w trakcie 2022 r. i są ważne jeszcze w 2023 r. Dlatego też badaniem objęto przewoźników kolejowych, którzy:

- w 2022 r. byli przez więcej niż 6 miesięcy uprawnieni do wykonywania przewozów (tj. posiadali aktualną licencję i certyfikat bezpieczeństwa lub świadectwo bezpieczeństwa wydane przez Prezesa UTK);
- byli aktywni, tj. wykonali w 2022 r. pracę eksploatacyjną;
- posiadali polisę ubezpieczeniową na więcej niż 6 miesięcy 2022 r.

Badana grupa składała się ze 116 przewoźników, z czego 3 to przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której są zarządcą, natomiast kolejnych 3 to przewoźnicy wąskotorowi. Grupę 110 podmiotów stanowią przewoźnicy realizujący przewozy po infrastrukturze normalnotorowej innego zarządcy (wśród nich 7 podmiotów to przewoźnicy zagraniczni).

Większość przewoźników posiada licencję na jeden rodzaj usług: albo na przewozy kolejowe osób, albo na przewozy kolejowe rzeczy. Są też tacy, którzy posiadają licencję na oba rodzaje usług. Dlatego na potrzeby analizy cała grupa przewoźników została podzielona pod względem rodzaju świadczonych usług w zależności od tego, w jakich przewozach przedsiębiorstwo wykonało większą pracę eksploatacyjną. W 2022 r. było 96 przewoźników, którzy w większej części swojej działalności wykonywali przewozy kolejowe rzeczy (w tym 1 po własnej infrastrukturze) i 20, którzy głównie wykonywali przewozy kolejowe osób (w tym 3 na infrastrukturze wąskotorowej oraz 2 po własnej infrastrukturze).

Co roku na początku stycznia Prezes UTK publikuje na stronie internetowej UTK informację o równowartości w złotych minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia obowiązującej na dany rok. Ogłoszony **3 stycznia 2022 r.** przez Narodowy Bank Polski kurs euro, stanowiący podstawę wyliczania wysokości sumy gwarancyjnej w złotych dla umów ubezpieczenia zawartych w 2022 r., wyniósł **4,5889 zł**. Wśród badanych przewoźników byli również tacy, którzy zawarli umowy z ubezpieczycielami jeszcze w 2021 r. Dlatego należy również uwzględnić kurs euro ogłoszony przez Narodowy Bank Polski **4 stycznia 2021 r.**, który wynosił **4,5485 zł**, a dotyczył polis z 2021 r. Kurs walutowy został przyjęty na poziomie odpowiednim dla danego przewoźnika i jego polisy ubezpieczenia – z 3 stycznia 2022 r., bądź z 4 stycznia 2021 r. Uwzględniają to wyliczenia i analizy minimalnej sumy gwarancyjnej, gdzie pod wspólnym terminem „równowartość w złotych wyrażona w euro” (zwana dalej: „równowartość (...) euro”) brany jest pod uwagę odpowiedni dla danego przewoźnika kurs walutowy.

Przedsiębiorcy prowadzący działalność przewozową podlegają różnym obowiązkom w zakresie wartości minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia:

- I. 3 przewoźników obowiązanych było ustanowić minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia OC w kwocie wynoszącej równowartość 100 tys. euro, ponieważ posiadają licencję na wykonywanie przewozów kolejowych i wykonują przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;
- II. 3 przewoźników wykonujących przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, których są zarządcami, obowiązanych było ustanowić sumę gwarancyjną ubezpieczenia OC w wysokości stanowiącej równowartość 250 tys. euro;
- III. pozostałych 110 przewoźników realizujących przewozy po infrastrukturze kolejowej udostępnianej, głównie na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zobowiązanych było

do posiadania ubezpieczenia na sumę gwarancyjną w wysokości odpowiadającej równowartości 2,5 mln euro.

Taki minimalny pułap sumy gwarancyjnej, jako wymóg niezbędny do uzyskania i posiadania licencji przewoźnika kolejowego, wynika z ryzyka, jakie występuje na sieci, z której korzysta wielu przewoźników kolejowych.

3. Wyniki badania

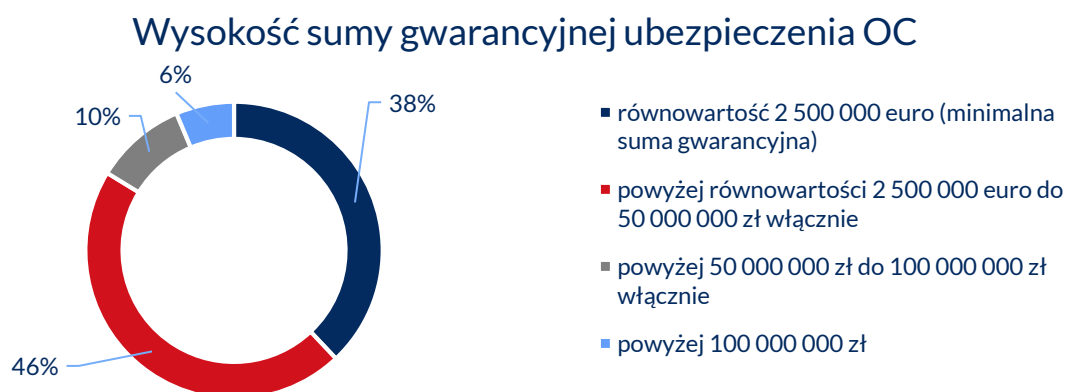
Wśród przewoźników wykonujących przewozy po sieci wąskotorowej (grupa I) 1 przewoźnik był ubezpieczony na wartość równą minimalnej sumie gwarancyjnej, natomiast 2 pozostałych ubezpieczyło się na kwotę wyższą. Średnia wartość sumy gwarancyjnej ubezpieczenia wszystkich przewoźników wąskotorowych wyniosła 486 297 zł. Wszyscy trzej wykonywali przewozy osób.

Spośród przewoźników będących jednocześnie zarządcą infrastruktury, po której wykonywane są przewozy kolejowe (grupa II), wszyscy 3 ubezpieczeni byli na kwotę wyższą od minimalnej sumy gwarancyjnej. Średnia wartość sumy gwarancyjnej ubezpieczenia wyniosła 21 666 667 zł.

Natomiast wśród przewoźników III grupy (realizujących przewozy po infrastrukturze kolejowej udostępnianej) kwotę minimalną zastosowało 42 przewoźników. Pozostałych 68 ubezpieczyło się na kwotę przekraczającą minimalną sumę gwarancyjną. Średnia wartość sumy gwarancyjnej wszystkich przewoźników w tej grupie wynosiła 41 785 071 zł.

Analiza sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC przewoźników realizujących przewozy po infrastrukturze kolejowej udostępnianej (III grupa)

Rys. 1. Wysokość sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC dla przewoźników działających na infrastrukturze kolejowej udostępnianej przez jej zarządców



W 2022 r. większość (62%) przewoźników kolejowych wykonujących przewozy po infrastrukturze kolejowej udostępnianej, ubezpieczyła swoją działalność przewozową na wartość powyżej minimalnej sumy gwarancyjnej. By bardziej szczegółowo przedstawić tę grupę zostały zdefiniowane 3 przedziały kwotowe. Pierwszy, najniższy przedział dla wysokości ubezpieczenia powyżej równowartości 2,5 mln euro do 50 mln zł włącznie; drugi dla wysokości ubezpieczenia pomiędzy 50 a 100 mln zł; natomiast trzeci, najwyższy – dla wartości powyżej 100 mln zł.

Sumę gwarancyjną w pierwszym przedziale kwotowym przyjęto 50 przewoźników (co stanowi 46% wszystkich przewoźników z III grupy), 11 przewoźników (10%) ustanowiło sumę gwarancyjną o wartości mieszczącej się w drugim przedziale, natomiast 7 przedsiębiorstw (6%) ubezpieczyło swoją działalność na kwotę w trzecim, najwyższym, przedziale.

W porównaniu z ubiegłorocznym badaniem, w 2022 r. liczba podmiotów ubezpieczonych tylko na minimalną sumę gwarancyjną zmniejszyła się o 10 punktów procentowych (2021 r. – 48%, 2022 r. – 38%). Odsetek przewoźników, którzy ubezpieczyli się na kwotę powyżej minimalnego wymogu i ustanowili sumę gwarancyjną ubezpieczenia mieszczącą się w pierwszym przedziale kwotowym, wzrósł o 7 punktów procentowych (2021 r. – 39%, 2022 r. – 46%). Liczba przewoźników ubezpieczonych w drugim (średnim) oraz trzecim (najwyższym) przedziale kwotowym wzrosła odpowiednio o 1 punkt procentowy i 2 punkty procentowe.

Tab. 1. Porównanie procentowego udziału przewoźników kolejowych w poszczególnych przedziałach kwot sumy gwarancyjnej ubezpieczenia w 2021 r. i 2022 r.

przedziały kwot ubezpieczenia	udział podmiotów w 2021 r.	udział podmiotów w 2022 r.
równowartość 2,5 mln euro	48%	38%
powyżej równowartości 2,5 mln euro do 50 mln zł włącznie	39%	46%
powyżej 50 mln zł do 100 mln zł włącznie	9%	10%
powyżej 100 mln zł	4%	6%

W 2022 r. więcej przewoźników należących do III grupy poziomu ubezpieczenia, o której mowa w § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia z 25 maja 2017 r. – w porównaniu do wyników badania w 2021 r. – zdecydowało się ubezpieczyć swoją działalność na kwotę wyższą niż wymagane minimum.

Analiza średniej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC w podziale na przewoźników pasażerskich i towarowych

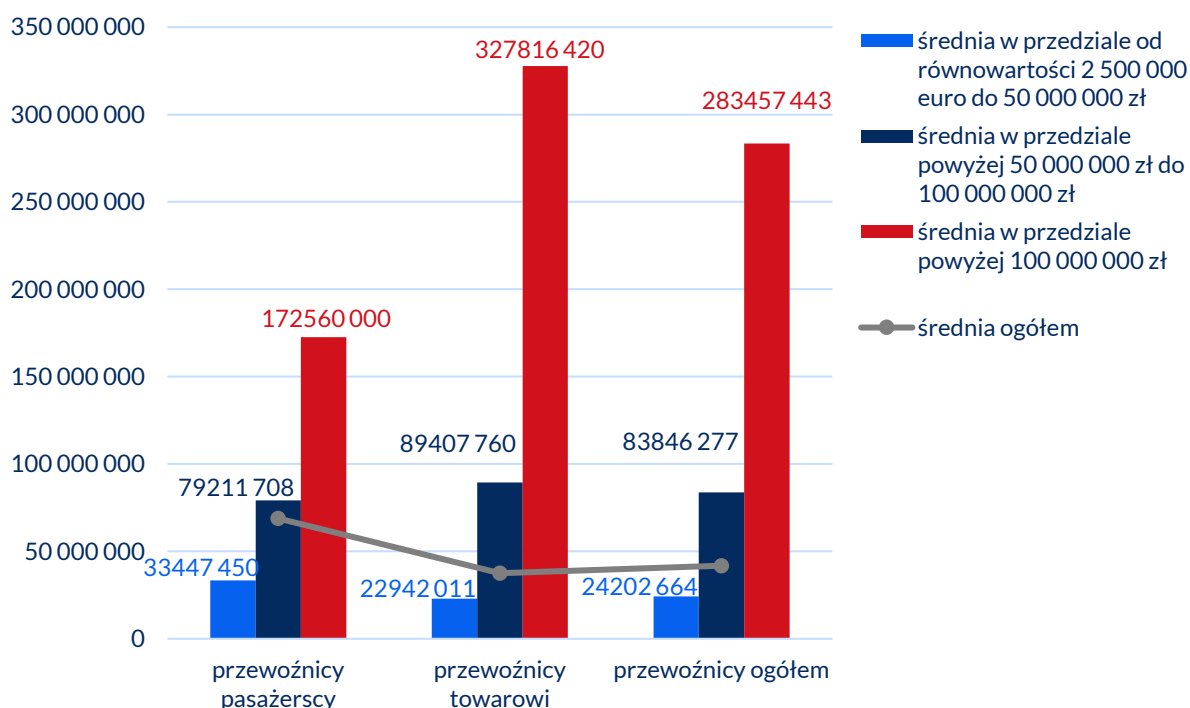
Wśród przewoźników, którzy należą do III grupy i jednocześnie posiadają jako wiodącą licencję na przewóz osób (łącznie 15 podmiotów), 1 posiadał polisę na minimalną sumę gwarancyjną, która stanowi równowartość 2,5 mln euro (11 472 250 zł), 6 ubezpieczyło się na sumę gwarancyjną mieszczącą się w przedziale powyżej równowartości 2,5 mln euro do 50 mln zł włącznie. Średnia wartość wyniosła 33 447 450 zł. W grupie przewoźników posiadających ubezpieczenie na sumę gwarancyjną mieszczącą się w przedziale od 50 do 100 mln zł włącznie (6 przewoźników) wartość ta wyniosła 79 211 708 zł, natomiast 2 przewoźników ubezpieczyło się na kwotę powyżej 100 mln zł, a średnia suma gwarancyjna wyniosła 172 560 000 zł.

Wśród przewoźników posiadających w tej grupie jako wiodącą licencję na przewóz rzeczy (łącznie 95 podmiotów) 41 było ubezpieczonych na minimalną sumę gwarancyjną. 44 przewoźników ubezpieczyło się na sumę gwarancyjną z przedziału między 2,5 mln euro a 50 mln zł. Średnia wyniosła 22 942 011 zł. W grupie przewoźników posiadających ubezpieczenie na sumę gwarancyjną między 50 a 100 mln zł łącznie (5 przewoźników) wartość ta wyniosła 89 407 760 zł, a w najwyższym analizowanym przedziale kwotowym (5 przedsiębiorstw) średnia suma gwarancyjna wyniosła 327 816 420 zł.

Średnia wysokość sumy gwarancyjnej dla wszystkich badanych przewoźników (z III grupy) w pierwszym przedziale kwotowym (tj. powyżej równowartości 2,5 mln euro do 50 mln zł łącznie) wyniosła 24 202 664 zł. W drugim przedziale kwotowym (między 50 a 100 mln zł) przewoźnicy ustanowili średnią wysokość ubezpieczenia na poziomie 83 846 277 zł. Dla trzeciego, najwyższego, przedziału kwotowego (powyżej 100 mln zł), średnia wysokość sumy gwarancyjnej wyniosła 283 457 443 zł.

Rys. 2. Średnia wysokość sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC dla przewoźników działających na infrastrukturze kolejowej udostępnianej

Średnia wysokość sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC



Przy porównaniu wysokości średniej sumy gwarancyjnej w 2022 r. na rynku przewozów widać, że przewoźnicy pasażerscy ustanowili nieznacznie większą wartość – o ok. 10,5 mln zł – w pierwszym przedziale kwotowym (powyżej równowartości 2,5 mln euro do 50 mln zł łącznie). Natomiast w środkowym przedziale kwotowym (do 100 mln zł łącznie) większą wartość średniej sumy gwarancyjnej ustanowili przewoźnicy towarowi. W przedziale najwyższej sumy gwarancyjnej (powyżej 100 mln zł) przewoźnicy towarowi ustanowili zdecydowanie – niemal dwukrotnie – większą wartość ubezpieczenia OC niż przewoźnicy pasażerscy.

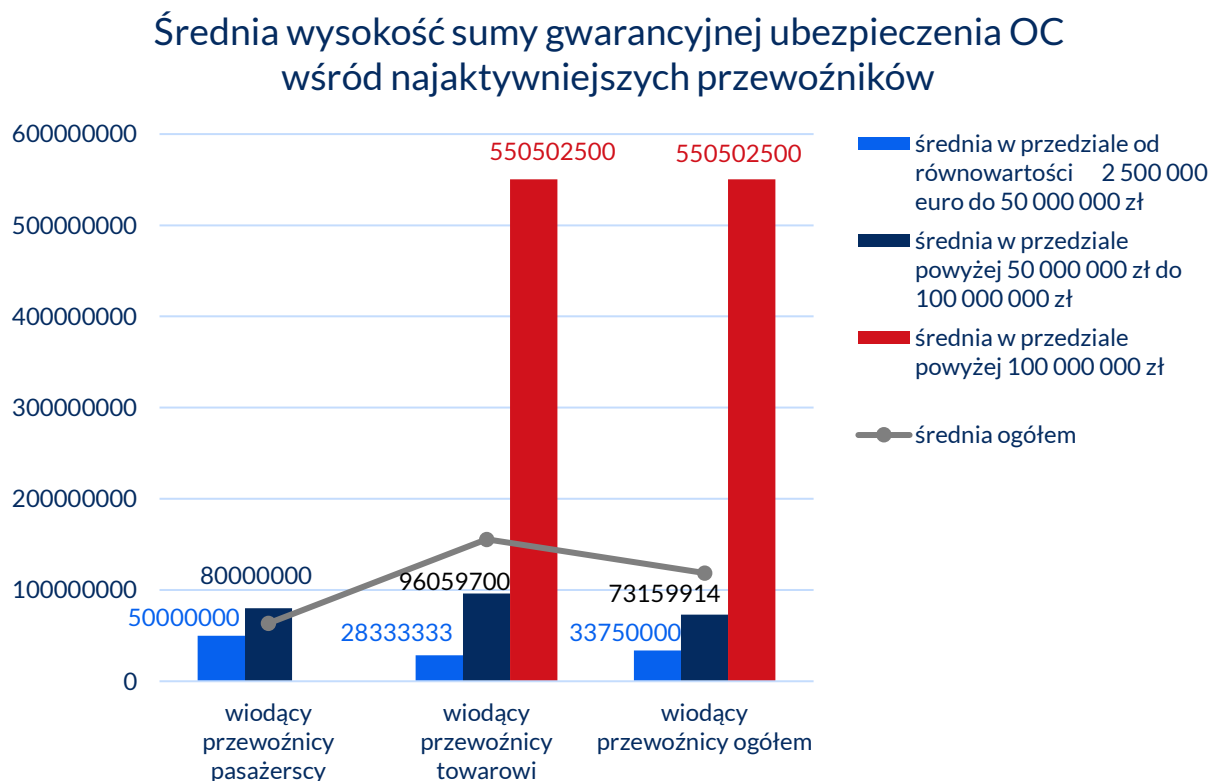
Analiza średniej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC przewoźników z największym udziałem pracy przewozowej na rynku kolejowym, działających na infrastrukturze kolejowej udostępnianej

Odrębnie została przeprowadzona analiza średniej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC wśród przewoźników z największym udziałem pracy przewozowej na rynku kolejowym, zwanych dalej „najaktywniejszymi przewoźnikami”. W 2022 r. byli to przewoźnicy, którzy osiągnęli powyżej 2% ogólnej wartości pracy przewozowej dla każdej z kategorii przewozów. Warunek ten spełniło 6 przewoźników pasażerskich oraz 9 towarowych.

Wśród najaktywniejszych przewoźników pasażerskich, 1 posiadał polisę na minimalną sumę gwarancyjną. Średnia wysokość tej sumy w pierwszym przedziale kwotowym (powyżej równowartości 2,5 mln euro do 50 mln zł włącznie) wyniosła 50 mln zł, w środkowym przedziale (do 100 mln zł włącznie) wyniosła 80 mln zł. Żaden z przewoźników pasażerskich z grupy o największym udziale pracy przewozowej nie ubezpieczył swojej działalności w najwyższym przedziale kwotowym (powyżej 100 mln zł). Średnia wysokość ubezpieczenia dla wszystkich najaktywniejszych przewoźników pasażerskich wyniosła 63 578 708 zł.

Wśród najaktywniejszych przewoźników towarowych, 2 ubezpieczyło swoją działalność na minimalną sumę gwarancyjną. Średnia jej wartość w pierwszym przedziale kwotowym wyniosła 28 333 333 zł, w środkowym – 96 059 700 zł, natomiast w ostatnim przedziale – 550 502 500 zł. Średnia wysokość ubezpieczenia dla najaktywniejszych przewoźników towarowych łącznie wyniosła 155 674 322 zł.

Rys. 3. Średnia wysokość sumy gwarancyjnej OC wśród najaktywniejszych przewoźników



W porównaniu z ubiegłorocznym badaniem najaktywniejszych przewoźników, w pierwszym przedziale kwotowym to przewoźnicy pasażerscy dominowali pod względem wysokości średniej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia. Natomiast w drugim i trzecim przedziale kwotowym pod względem ustanowienia średniej wysokości sumy gwarancyjnej dominowali przewoźnicy towarowi. Średnia wysokość sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC dla przewoźników pasażerskich ogółem w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosła niemal o 9 mln zł (2021 r. – 54 673 912 zł, 2022 r. – 63 578 708 zł). Najaktywniejsi przewoźnicy towarowi w 2022 r. również ubezpieczali swoją działalność na wyższe sumy niż w 2021 r. W każdym z przedziałów kwotowych wartość średniej sumy gwarancyjnej jest wyższa niż w roku ubiegłym. Średnia ogółem dla przewoźników towarowych w 2022 r. wzrosła o ponad 50 mln zł (2021 r. – 105 076 050 zł, 2022 r. – 155 674 322 zł).

4. Minimalna suma gwarancyjna – wymogi dla krajowych przewoźników wykonujących przewozy w państwach członkowskich

Wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, która wynika z rozporządzenia z 25 maja 2017 r., dotyczy również przewoźników zagranicznych (przewoźników, którzy realizują przewozy na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, a posiadają licencje wydane przez organy licencyjne innych państw członkowskich). Tak samo krajowi przewoźnicy kolejowi, którzy posiadają licencje wydane przez polski organ licencyjny, a realizują przewozy na terytorium innych krajów Unii Europejskiej, mają obowiązek dostosowania poziomu ubezpieczenia do wymagań obowiązujących w danym państwie. Poziom minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia regulują przepisy krajowe. Organ właściwy w zakresie licencjonowania lub zarządca infrastruktury może skontrolować, czy umowa ubezpieczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej zawarta przez przewoźnika kolejowego i zatwierdzona przez inne organy wydające licencje, jest wystarczająca w tym państwie członkowskim (na podstawie art. 3 ust. 4 rozporządzenia 2015/171). Jeżeli organ właściwy w zakresie licencjonowania danego państwa stwierdzi, że poziom pokrycia jest niewystarczający, może zażądać, aby przewoźnik kolejowy zawarł umowę dodatkowego ubezpieczenia.

Na stronie internetowej UTK został opublikowany artykuł dotyczący poziomu minimalnej sumy gwarancyjnej obowiązującej w 2023 r. na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19633,Minimalna-suma-gwarancyjna-ubezpieczenia-OC-dla-umow-zawieranych-w-2023-roku.html>,

a także artykuł o wymaganych wysokościach sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC, które obowiązują przewoźników kolejowych w krajach Unii Europejskiej sąsiadujących z Polską:

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19945,Jakie-ubezpieczenia-obowiazuja-przewoznikom-w-sasiednich-krajach-UE.html>.

5. Minimalna suma gwarancyjna i nieprawidłowości związane z ustaleniem jej wysokości

Minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia przyjmowane są w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy. Czterech przewoźników zawarło umowę ubezpieczenia na okres przekraczający 12 miesięcy, z czego 1 był ubezpieczony na minimalną sumę gwarancyjną, 2 ubezpieczyło się w pierwszym przedziale kwotowym (powyżej równowartości 2,5 mln euro do 50 mln zł łącznie), a 1 w drugim przedziale kwotowym (do 100 mln zł łącznie). Wśród przewoźników posiadających polisy na okres dłuższy niż 12 miesięcy nie było takich, którzy ubezpieczyliby swoją działalność na sumę w najwyższym przedziale kwotowym (powyżej 100 mln zł). Poza tymi przypadkami ustaloną praktyką jest zawieranie umów ubezpieczenia na rok, niezależnie od wysokości sumy gwarancyjnej.

W 2022 r. 38% poddanych badaniu przewoźników posiadało ubezpieczenie OC w kwocie minimalnej 2,5 mln euro. Umowa ubezpieczenia zawarta w 2021 r. powinna opiewać na kwotę nie mniejszą niż **11 371 250 zł**, natomiast umowa zawarta w 2022 r. na kwotę nie mniejszą niż **11 472 250 zł** (patrz: rozdz. 2).

Treść polisy przewoźnika kolejowego powinna zawierać jasne i niebudzące wątpliwości wskazanie przyjętego przelicznika walutowego. Brak odwołania się do kursu w złotych lub przyjęcie kursu niższego od określonego w rozporządzeniu wymaga doprecyzowania lub zastosowania przelicznika wyższego od kursu NBP określonego w rozporządzeniu.

Przewoźnicy, którzy nie zastosowali w zawieranych umowach ubezpieczenia wymaganych stawek kursów, są na bieżąco informowani przez Prezesa UTK o tych uchybieniach.

Jeśli wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej nie są spełnione, licencja przewoźnika kolejowego może zostać zawieszona przez Prezesa UTK.

Podsumowanie

Suma gwarancyjna została ustanowiona jako minimum niezbędne dla prowadzenia działalności przewozowej. W 2022 r., w stosunku do roku ubiegłego, znacznie większa liczba przewoźników ubezpieczyła swoją działalność przewozową na kwotę wyższą niż minimalna suma gwarancyjna. To z pewnością pozytywny kierunek na rynku przewozowym. Wśród przewoźników towarowych ponad połowa spółek (56%), a wśród przewoźników pasażerskich zdecydowana większość (93%) w 2022 r. posiadała ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej na sumę wyższą niż minimalna suma gwarancyjna. Świadczy to o odpowiedzialnym podejściu do zapewnienia właściwej ochrony ubezpieczeniowej prowadzonych działalności.

Niezbędne jest ciągłe podejmowanie przez Prezesa UTK działań kontrolnych dla zwiększenia prawnej świadomości przewoźników kolejowych na temat wymagań związanych z zabezpieczeniem finansowym odpowiedzialności cywilnej działalności.



Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl