

UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO W POLSCE. ZAGADNIENIA WYBRANE*

DATA PRZESŁANIA: 15.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 29.03.2018, KODY JEL: G22, K13

Patryk Piątkowski

Katedra Prawa Ubezpieczeniowego,
Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń
e-mail: patryk.p@doktorant.umk.pl

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest prezentacja zagadnienia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce. Autor, wskazując na wielość podmiotów sektora kolejowego, wyodrębnił z tego systemu przewoźnika kolejowego przy wskazaniu na akty prawne regulujące jego działalność. Dokonano również analizy ryzyka towarzyszącego działalności podmiotów świadczących kolejowe usługi przewozowe. Kluczowym problemem poruszonym w artykule jest analiza aktów prawnych – zarówno krajowych, jak i wspólnotowych, w zakresie uregulowania umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce.

SŁOWA KLUCZOWE

umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, przewoźnik kolejowy, ryzyko

WPROWADZENIE

Przewoźnicy kolejowi jako podmioty sektora kolejowego odpowiadają za prawidłowe przemieszczanie się osób i towarów. Wykonywana przez nich działalność przewozowa wiąże się z wysoką ekspozycją na ryzyko powstania lub spowodowania szkody. Wraz z rozwojem i upowszechnieniem tego środka transportu zaczęto dostrzegać, że poruszane za pomocą sił przyrody środki lokomocji mogą stanowić poważne zagrożenia dla życia, zdrowia i mienia mających kontakt z nimi osób. Celem niniejszego artykułu jest prezentacja aktów prawnych w zakresie regulacji umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej niniejszych podmiotów – zarówno prawa polskiego, jak i europejskiego. Próbie scharakteryzowania poddano w szczególności przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE

* Druk publikacji został sfinansowany przez Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu w ramach grantu nr 2788-P.

w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (dalej: dyrektywa 2012/34), ustawy z 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego.

PODMIOTY SEKTORA KOLEJOWEGO. DEFINICJA PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Wielość podmiotów działających w ramach sektora kolejowego oraz wzajemne przenikanie się ich działalności prowadzi niekiedy do trudności w przedmiocie podziału odpowiedzialności za poszczególne zdarzenia. Wyodrębnić należy następujące podmioty rynku kolejowego:

1. Podmioty sprawujące nadzór nad rynkiem kolejowym oraz regulujące funkcjonowanie rynku kolejowego. W Polsce instytucją odpowiedzialną za powyższe zadania jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Podobnie jak większość regulatorów w poszczególnych państwach członkowskich UE pełni on funkcję regulacji rynku kolejowego, nadzoru nad bezpieczeństwem oraz przestrzeganiem praw pasażerów (Pieriegud, 2015, s. 74 i n.).
2. Zarządcy infrastruktury, a także podmioty zajmujące się dystrybucją energii podmiotom kolejowym, zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 4 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym zarządcą infrastruktury jest podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Obecnie największym zarządcą infrastruktury w Polsce jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
3. Producenci taboru wraz z warsztatami świadczącymi usługi naprawcze – przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją i świadczeniem usług naprawczych w szczególności na potrzeby transportu kolejowego. Podstawowe dziedziny ich działalności to produkcja, naprawa i modernizacja pojazdów szynowych (lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz wagonów kolejowych) oraz produkcja, naprawa i regeneracja zespołów, podzespołów i części zamiennych do pojazdów szynowych.
4. Jednostki badawcze – zgodnie z normami dyrektywy 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, jednostka notyfikowana prowadzi działalność w zakresie weryfikacji podsystemów strukturalnych oraz oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności w sektorze kolejowym (art. 4 ust. 34f ustawy o transporcie kolejowym). Stanowi ona stronę trzecią w procesie dopuszczania do eksploatacji podsystemów i składników interoperacyjności.
5. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM – ang. *Entity in Charge of Maintenance*) – podmioty obowiązane do zagwarantowania właściwego utrzymania pojazdów kolejowych, wpisanych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych.
6. **Przewoźnicy kolejowi.**

Zgodnie z definicją legalną zawartą w ustawie o transporcie kolejowym przewoźnikiem kolejowym jest „**przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej**”. Powyższa definicja została wprowadzona przez art. 1 pkt 4 lit. f ustawy z 16 listopada 2016 roku zmieniającej dotychczasową ustawę z 30 grudnia 2016 roku. Nowelizacja ta miała na celu implementację do porządku krajowego przepisów dyrektywy 2012/34/UE.

W świetle omawianej ustawy działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy podlega licencjonowaniu z pewnymi – ustawowymi wyjątkami (art. 44 ustawy stanowi, że z obowiązku uzyskania licencji zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej lub stacji kolejowej, zwolnieni są również przewoźnicy wykonujący przewozy wyłącznie na liniach wąskotorowych, art. 4 pkt 9 ustawy). Szczególne znaczenie zasad licencjonowania działalności przewoźnika kolejowego znajduje swoje odzwierciedlenie w wyraźnym wyodrębnieniu w samodzielny rozdział ustawy o transporcie kolejowym – *Licencjonowanie transportu kolejowego* (Stasikowski, 2013, s. 215 i n.). Wprowadzenie nadzoru reglamentacyjnego w zakresie przewozów kolejowych motywowane jest zarówno zapewnieniem bezpieczeństwa, jak i dążeniem do zapewnienia odpowiedniego standardu świadczonych usług (Gołąb, 2009, s. 25).

SPECYFIKA RYZYKA PO STRONIE PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Warto wskazać odmienne uregulowanie definicji ryzyka wprowadzonego aktami prawa wspólnotowego regulującymi sektor transportu kolejowego w stosunku do definicji ryzyka postulowanego przez doktrynę (Kowalewski, 1994, s. 11–35; Willett, 1901, s. 3 i n.). Ryzyko w transporcie kolejowym definiowane jest przez europejskiego prawodawcę jako częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013). Poddając analizie powyższą definicję legalną, można dostrzec już *prima facie* jej niedoskonałość. Nieprawidłowe wydaje się użycie słowa „częstotliwość”, które to odnosi się *stricte* do procesów periodycznych – bardziej precyzyjnym rozwiązaniem wydałoby się użycie słowa „częstość”. Wątpliwość budzi także próba opisu samego pojęcia ryzyka za pomocą wskaźników jego oceny rozumianych jako stopień powagi tej szkody – pojęcie ryzyka powinno być zdefiniowane niezależnie od powyższych wskaźników (Jedynak, Młynarski, Sowa, 2015, s. 1072 i n.). Jednocześnie w rozporządzeniu można dostrzec dychotomiczny podział na ryzyko na poziomie dopuszczalnym i ryzyko nieakceptowane.

Rozpoznanie ryzyka w działalności przewoźnika kolejowego wymaga szczegółowej analizy z wykorzystaniem wszystkich dostępnych informacji do jego identyfikacji i oszacowania. Wzajemne korelacje powyższych procesów zostały zakreślone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z 30 kwietnia 2013 roku w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka między innymi w zakresie wskazania metody postępowania w przypadku analizy znaczenia zmiany i funkcjonowania powołanych systemów SMS (system zarządzania bezpieczeństwem) oraz MMS (system zarządzania utrzymaniem) w odniesieniu do analizy ryzyka (zob. też: Mańka, 2014, s. 7060 i n.).

Do szkód spowodowanych urzeczywistnieniem ryzyka po stronie przewoźników kolejowych należy zaliczyć w szczególności:

- a) zderzenia pojazdów kolejowych;
- b) wykolejenia pojazdów kolejowych;
- c) zderzenia pojazdów kolejowych z innymi pojazdami mechanicznymi (w szczególności na przejazdach kolejowych);

- d) uszkodzenia pojazdów kolejowych wskutek zdarzeń innych niż zderzenie pojazdów, na przykład pożar taboru, uszkodzenie na skutek wyładowań atmosferycznych, dewastacja wagonów;
- e) wypadki związane z transportem ładunków niebezpiecznych;
- f) uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia spowodowany działalnością przewoźnika kolejowego;
- g) uszkodzenie przewożonego ładunku;
- h) opóźnienie w transporcie osób/towarów.

Analizując przepisy ustawy o transporcie kolejowym, możemy dostrzec swoisty podział zdarzeń wywołujących negatywne konsekwencje. Polski ustawodawca dokonał podziału zdarzeń na następujące:

1. „Wypadek” rozumiany jako niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; w formie katalogu otwartego zostały wymienione następujące zdarzenia:
 - a) kolizje;
 - b) wykolejenia;
 - c) zdarzenia na przejazdach;
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
 - e) pożar pojazdu kolejowego.
2. „Poważny wypadek” zdefiniowany jako każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami 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.
3. „Incydent” – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

PRZEGLĄD AKTÓW PRAWNYCH REGULUJĄCYCH UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Jednym z warunków uzyskania licencji na wykonywanie przewozów kolejowych jest spełnienie przez podmiot ubiegający się o zezwolenie zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej. 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**. Jednocześnie w kolejnym ustępie polski ustawodawca stanowi, że zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Zgodnie z przywołanym przepisem rozporządzenia obowiązek posiadania

omawianego zabezpieczenia finansowego w zakresie dotyczącym odpowiedzialności wobec pasażerów należy rozumieć jako wymóg posiadania **odpowiedniego** ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności wynikającej z niniejszego rozporządzenia. Ponadto obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego regulowany jest w dyrektywie 2012/34/UE, będącej przedmiotem implementacji do prawa krajowego przez ustawę o transporcie kolejowym. Zgodnie z powyższą regulacją przedsiębiorstwo kolejowe będzie odpowiednio ubezpieczone lub zawrze równoważne porozumienia w celu pokrycia, zgodnie z prawem międzynarodowym i krajowym, odpowiedzialności cywilnej od wypadku, **w szczególności** w odniesieniu do pasażerów, bagażu, przesyłek, poczty i osób trzecich. Niezależnie zaś od tego obowiązku można wziąć pod uwagę specyficzne uwarunkowania i profil ryzyka poszczególnych rodzajów usług, a zwłaszcza działania systemu kolei ze względów kulturowych lub historycznych.

Powstanie obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego wprowadzane są również normami prawa międzynarodowego w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9 maja 1980 roku w art. 6 § 3 załącznika E, zgodnie z którymi zarządca infrastruktury kolejowej od przewoźnika kolejowego może żądać udowodnienia zawarcia umowy ubezpieczenia zapewniającej **wystarczającą** odpowiedzialność lub podjęcie równoważnych działań w celu pokrycia wszelkich roszczeń, o których mowa w załączniku, niezależnie od tego, z jakiego tytułu mogły one wynikać. Co więcej – corocznie przewoźnik kolejowy powinien udowodnić zawarcie umowy ubezpieczenia (lub równoważnego zabezpieczenia) oraz niezwłocznie powiadomić o każdej zmianie przed jej wejściem w życie.

Należy podkreślić, że wyżej przytoczone normy są jedynymi przepisami regulującymi pożądaný zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce. Niestety ich lakoniczny i nieskorelowany ze sobą wzajemnie charakter może powodować trudności w badaniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego spełnienia wymaganego zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Wobec powyższego na podstawie wskazanych aktów prawnych autor proponuje przyjąć formę obowiązkowego ubezpieczenia obejmującego zakresem:

- a) odpowiedzialność za śmierć lub zranienie pasażera;
- b) odpowiedzialność za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów;
- c) odpowiedzialność za szkody powstałe podczas przewozu bagażu ręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych;
- d) odpowiedzialność za szkody wyrządzone zarządcy infrastruktury;
- e) odpowiedzialność za szkody wyrządzone osobom trzecim niebędącym stronami umów o przewóz kolejowy.

Na podstawie art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego. 3 marca 2017 roku powstał projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego. W niniejszym rozporządzeniu uregulowane zostały kwestie terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalne sumy gwarancyjne. Po licznych zastrzeżeniach podmiotów sektora kolejowego (Rządowe Centrum

Legislacji, 2017b), Polskiej Izby Ubezpieczeń oraz Komisji Nadzoru Finansowego rozporządzenie w ostatecznym kształcie weszło w życie 30 maja 2017 roku.

Zgodnie z § 2 omawianego rozporządzenia **obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją**. Warto wskazać jest, że w pierwotnie zakładanym przez ministra projekcie rozporządzenia obowiązek ubezpieczenia miał powstać nie później niż w dniu złożenia wniosku o udzielenie licencji. Z uwagi jednak na niezgodność opracowanego przepisu z art. 806 § 1 k.c. („umowa ubezpieczenia jest nieważna, jeżeli zajście przewidzianego w umowie wypadku nie jest możliwe”) oraz art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 2015/171 w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym („organ wydający licencje nie może żądać, aby ubezpieczenie stało się skuteczne, zanim przedsiębiorstwo kolejowe rozpocznie eksploatację swoich pociągów”) wycofano się z pierwotnie zakładanego terminu.

W § 3 rozporządzenia wprowadzono minimalne sumy gwarancyjne (ustalane przy zastosowaniu kursu średniego euro ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski po raz pierwszy w roku, w którym umowa ubezpieczenia została zawarta) w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń na okres ubezpieczenia nie dłuższy niż 12 miesięcy:

- a) 100 000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;
- b) 250 000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;
- c) 2 500 000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników.

Problematyka wysokości minimalnych sum gwarancyjnych w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych była już przedmiotem rozważań do roku 2012 i poruszana w szczególności przez Prezesa Urzędu Transportu, który to w późniejszych latach wydał Dokument konsultacyjny – Ustalenia Prezesa UTK w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych (UTK, 2014). Prezes UTK zaproponował rozwiązane zakładające wprowadzenie modelu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone osobom trzecim w zakresie wykonywanej działalności w tym:

- a) szkody osobowe;
- b) szkody rzeczowe (z możliwą franszyzą redukcyjną maksymalnie 1 mln złotych na zdarzenie);
- c) szkody w środowisku (z obowiązkowym sublimitem minimum 8 mln złotych).

Jednolita dla wszystkich przewoźników minimalna suma gwarancyjna została oszacowana przez UTK na kwotę docelową z przewidywanym okresem przejściowym osiągnięcia minimalnej sumy gwarancyjnej (do 2020 r.) na 100 mln złotych. Jednocześnie dla podmiotów, które prowadzą działalność przewozów kolejowych na własnych liniach kolejowych:

- oddzielonych funkcjonalnie od reszty systemu,
- turystycznych i rekreacyjnych,
- wąskotorowych w celu przewozu rzeczy,
- prywatnych,

suma gwarancyjna wynosiłaby 20 mln złotych dla szkód osobowych oraz 4 mln złotych dla szkód rzeczowych.

Niestety proponowane przez Prezesa UTK minimalne sumy gwarancyjne nie znalazły odzwierciedlenia w aktualnym rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów, które to w ocenie autora pozostają na zbyt niskim poziomie (szerzej: Piątkowski, 2017b, s. 248 i n).

CHARAKTER UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA KOLEJOWEGO

Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych obowiązkowym ubezpieczeniem jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej podmiotu lub ubezpieczenie mienia, jeżeli ustawa lub ratyfikowana przez Rzeczpospolitą Polską umowa międzynarodowa nakłada obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia. Jednocześnie w art. 4 niniejszej ustawy prawodawca określił ubezpieczenia obowiązkowe, dzieląc je w następujący sposób:

1. ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów;
2. ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej rolników z tytułu posiadania gospodarstwa rolnego;
3. ubezpieczenie budynków wchodzących w skład gospodarstwa rolnego od ognia i innych zdarzeń losowych;
4. **ubezpieczenia wynikające z przepisów odrębnych ustaw lub umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, nakładających na określone podmioty obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia.**

W doktrynie pojęcie przymusu ubezpieczeniowego rozumiane jest szeroko – jako obowiązek prawny albo wymuszony (w sposób mniej lub bardziej pośredni) powinność posiadania ochrony ubezpieczeniowej (Mogilski, 1997, s. 15). Warte podkreślenia jest jednak samo pojęcie przymusu, które cechuje się niejednorodnością i obejmować może różne formy i przypadki, a także „konfiguracje” prawne natężenia przymusu, który konstytuuje ustawodawca, wprowadzając tego rodzaju „niedobrowolne” ubezpieczenia (Kowalewski, Mogilski, Ziemiak, 2015, s. 7 i n.). Przymus pośredni może przybrać formę warunku koniecznego do ubiegania się o zezwolenie na wykonywanie regulowanej działalności gospodarczej – jak ma to miejsce przy ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. Taką formę pośredniego przymusu ubezpieczenia E. Kowalewski proponuje nazwać ubezpieczeniem wariantywnym.

Należy wskazać, że do dnia wydania rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego traktowane było jako ubezpieczenie wariantywne, lecz nie zostało zaliczone do ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (Kowalewski i in., s. 86) z uwagi na konieczność spełnienia przez przewoźnika kolejowego jednego z wariantów dopełnienia obowiązku ustanowienia zabezpieczenia finansowego celem uzyskania licencji na prowadzenie działalności przewozowej. Jednocześnie do 30 maja 2017 roku brak było przepisów regulujących termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalne sumy gwarancyjne ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej – powyższe elementy (oprócz zakresu ubezpieczenia) są podstawowymi przesłankami do uznania ubezpieczenia za obowiązkowe.

Niemniej jednak w uzasadnieniu projektu rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego postawiono tezę, że normy ustawy o transporcie kolejowym dotyczące ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego „skłaniają” [!] do traktowania przewidzianego tam zabezpieczenia jako obowiązku posiadania zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej, nie zaś jako ubezpieczenia obowiązkowego *sensu stricto*, o którym mowa w przepisach ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych. Powyższa teza została poddana krytyce zarówno przez Komisję Nadzoru Finansowego, jak i przez Polską Izbę Ubezpieczeń (Rządowe Centrum Legislacji, 2017b).

Mając na uwadze powyższe regulacje opisywanego ubezpieczenia w przedmiocie zakresu, terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalnych sum gwarancyjnych, należy opowiedzieć się za tezą stanowiącą o traktowaniu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego jako **ubezpieczenia obowiązkowego wariantywnego**, do którego ma zastosowanie ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych (szerzej: Piątkowski, 2017a).

PODSUMOWANIE

Reasumując rozważania w zakresie uregulowania prawnego umowy ubezpieczenia przewoźnika kolejowego, należy podkreślić zasadność stopniowego wprowadzania powyższych regulacji. Podejmując się próby oceny dotychczas wprowadzonych i obowiązujących aktów prawa krajowego oraz europejskiego, w opinii autora trzeba traktować je jako swoisty „przyczynek” poczyniony przez prawodawcę w kierunku prawidłowej regulacji ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce. Kwestiami wymagającymi sprecyzowania w najbliższej przyszłości przez ustawodawcę są w szczególności:

- a) dokładne scharakteryzowanie zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego;
- b) definitywne przesądzenie o statusie obowiązkowości niniejszego ubezpieczenia w akcie prawa powszechnie obowiązującego;
- c) stopniowe podwyższanie minimalnych sum gwarancyjnych.

LITERATURA

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21.11.2012 w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Dz.U.UE.L.2012.343.32.
- Gołąb, Ł. (2009). Sektorowy organ regulacyjny w zakresie transportu kolejowego. *Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego*, 6, 19–32.
- Jedynak, M., Młynarski, S., Sowa, A. (2015). Ryzyko i jego miary w transporcie kolejowym. *Logistyka*, 6, 1071–1085.
- Kowalewski, E. (1994). Wprowadzenie do teorii ryzyka ubezpieczeniowego, W: A. Wąsiewicz (red.), *Ubezpieczenia w gospodarce rynkowej* (s. 15–31). T. 2, Bydgoszcz: Branta.
- Kowalewski, E., Mogilski, W.W., Ziemiak, M.P. (2015). Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce. *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 1, 5–70.
- Mańka, A. (2014). Analiza ryzyka w transporcie szynowym – metoda FMEA i dobre praktyki jej stosowania. *Logistyka*, 6, 7058–7067.
- Mogilski, W.W. (1997). Ubezpieczenia obowiązkowe w polskim systemie prawnym. *Prawo Asekuracyjne*, 10 (1), 13–31.

- Piątkowski, P. (2017a). Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – uwagi krytyczne, *Wiadomości Ubezpieczeniowe*, 3, 25–37.
- Piątkowski, P. (2017b). Umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce. W: A. Komorowski (red.), *Transport kolejowy 2017: przeszłość – teraźniejszość – przyszłość* (s. 248–261). Warszawa. Pobrane z: <https://www.utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/13532,Materialy-z-Konferencji-Naukowo-Technicznej-Transport-Kolejowy-2017-Przeslosc-T.html?search=389980> (29.03.2018).
- Pieriegud, J. (2015). Rola i funkcje regulatorów w transporcie kolejowym. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 4 (1), 69–89.
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23.10.2007 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Dz.U.U.E.L.2007.315.14.
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 25.05.2017 w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego. Dz.U. 2017, poz. 1033.
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z 4.02.2015 w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym. Dz.U.U.E.L.2015.29.3.
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z 30.04.2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009. Dz.U.U.E.L.2013.121.8.
- Rządowe Centrum Legislacji (2017a). Pobrane z: <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422269/dokument288486.pdf> (29.03.2018).
- Rządowe Centrum Legislacji (2017b). Pobrane z: <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf> (29.03.2018).
- Stasikowski, R. (2013). *Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna*. Warszawa: Difin.
- Ustawa z 22.05.2003 o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Dz.U. 2003, nr 124, poz. 1152.
- Ustawa z 28.03.2003 o transporcie kolejowym. Dz.U. 2016, poz. 1727.
- UTK (2014). Pobrane z: <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalania-Prezesa-Urzedu-Transportu-Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850> (29.03.2018).
- Willett, A.H. (1901). *The Economic Theory of Risk and Insurance*. Columbia: Columbia University Press.
- Załącznik E (CUI) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z 9.05.1980. Dz.U. 2007, poz. 674 i 675; 2009, poz. 1318; 2011, poz. 804 i 805 oraz 2015, poz. 1726.

INSURANCE LIABILITY OF RAILWAY CARRIER IN POLAND. SELECTED ISSUES

ABSTRACT	The aim of this article is present the issue of liability insurance for a railway carrier in Poland. The article discusses the scope of civil liability of the railway carrier, which determines the future shape of the insurance liability contract. The author points to the multiplicity of entities of the railway sector distinguished from the above railway carrier with the legal acts regulating its activity. An analysis of the risks associated with the operation of railway transport services. The key issue discussed in the article is a detailed analysis of legal acts – both: national and European, which regulate the insurance liability contract of the railway carrier in Poland.
KEYWORDS	insurance liability, railway carrier, risk

Translated by Patryk Piątkowski