

PATRYK PIĄTKOWSKI

Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – uwagi krytyczne

Artykuł porusza problematykę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce. Autor dokonuje przeglądu aktów prawnych regulujących kwestie obowiązku ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego, i podejmuje próbę ich oceny. W artykule ukazano również akty prawa europejskiego dotyczące zakresu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotów świadczących usługi przewozowe w sektorze kolejowym. Ponadto autor poddaje analizie charakter prawny ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego, zaliczając je do kategorii ubezpieczenia obowiązkowego wariantywnego.¹

Słowa kluczowe: odpowiedzialność cywilna, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, przewoźnik kolejowy, ubezpieczenie obowiązkowe.

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. Celem niniejszego artykułu jest ukazanie obowiązującej regulacji prawnej dotyczącej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce oraz rozważenie statusu omawianego ubezpieczenia jako tzw. ubezpieczenia obowiązkowego wariantywnego, do którego będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych².

1. Publikacja została przygotowana w ramach grantu nr 2788-P (Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu)
2. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2003 nr 124, poz. 1152).

1. Ustawa o transporcie kolejowym

Dynamiczny rozwój sektora kolejowego, spowodowany swoistą demonopolizacją rynku, oraz otwarcie się Polski na europejski rynek kolejowy zrodziły konieczność doprecyzowania uregulowań prawnych dotyczących funkcjonowania tej branży oraz podmiotów wykonujących działalność kolejową. Obecna ustawa o transporcie kolejowym³ jest aktem prawnym najważniejszym dla funkcjonowania sektora kolejowego na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Przepisy art. 1 tej ustawy określają:

- 1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
- 2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 4) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
- 6) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach;
- 7) czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;
- 8) zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Co istotne, w ustawie o transporcie kolejowym mamy definicję przewoźnika kolejowego, którym jest przedsiębiorca – uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych albo świadczenia usługi trakcyjnej – lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej. Powyższa definicja została wprowadzona z dniem 30 grudnia 2016 roku przepisem art. 1 pkt 4 lit. f ustawy z dnia 16 listopada 2016 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw⁴. Nowelizacja ta miała na celu implementację do porządku krajowego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁵ (dalej jako: dyrektywa 2012/34/UE). W świetle omawianej ustawy działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy podlega licencjonowaniu z pewnymi ustawowymi wyjątkami⁶. Szczególne znaczenie zasad licencjonowania działalności przewoźnika kolejowego znajduje swoje odzwierciedlenie w wyraźnym wyodrębnieniu w samodzielny rozdział ustawy o transporcie kolejowym (*Licencjonowanie transportu kolejowego*). Wprowadzenie nadzoru reglamentacyjnego w zakresie przewozów kolejowych motywowane jest zarówno koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa⁷, jak i dążeniem do zapewnienia odpowiedniego standardu świadczonych usług⁸. Jedną z przesłanek

3. Ustawa z dn. 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 1727)

4. Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2016, poz. 1923).

5. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.U.E.L.2012.343.32).

6. Art. 44 ustawy o transporcie kolejowym 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.

7. R. Stasikowski, *Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna*, Difin, Warszawa 2013, s. 220.

8. Ł. Gołąb, *Sektorowy organ regulacyjny w zakresie transportu kolejowego*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 2009, nr 6, s. 25.

stanowiących o możliwości ubiegania się o licencję na wykonywanie przewozów kolejowych jest zabezpieczenie finansowe w postaci umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej.

Zgodnie z przepisami omawianej ustawy wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji przewoźnika kolejowego wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej. Dalej ustawodawca stanowi, że niniejsze ubezpieczenie powinno uwzględniać wymagania określone przepisami art. 12⁹ Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym¹⁰.

2. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego¹¹

Prace nad modelem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego prowadzone były od 2012 roku – początkowo przez Prezesa UTK, później przez Ministra Transportu, zaś po nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym w grudniu 2016 roku projekt definitywnie trafił do Ministra Rozwoju i Finansów. Prawdawca w art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym zawarł delegację dla ministra właściwego do spraw instytucji finansowych, który w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu powinien określić w drodze rozporządzenia termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego. W dniu 3 marca 2017 roku został przedstawiony projekt rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego¹². Paragraf 1 tego projektu rozporządzenia określa termin powstania obowiązku ubezpieczenia przewoźnika kolejowego, zwanego dalej „ubezpieczeniem” oraz minimalną sumę gwarancyjną tego ubezpieczenia.

9. Art. 12 rozporządzenia stanowi: „Obowiązek określony w art. 9 dyrektywy 95/18/WE 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. Komisja w terminie do dnia 3 grudnia 2010 r. przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat ustalenia minimalnej kwoty ubezpieczenia przedsiębiorstw kolejowych. W razie potrzeby sprawozdanie to jest uzupełniane odpowiednimi wnioskami lub zaleceniami w tej sprawie.”

10. Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [Dz.U.U.E.L.2007.315.14].

11. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego [Dz. U. 2017, poz. 1033]. W ocenie autora nazwa rozporządzenia nie wskazuje na pożądaną regulację ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – w tytule niniejszego aktu zabrakło wskazania na rodzaj ubezpieczenia jako ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z grupy 10 działu II z załącznika do ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Niewyjaśnione pozostaje pominięcie pojęcia *odpowiedzialności cywilnej* – prawdopodobnie spowodował to pośpiech w pracach legislacyjnych.

12. <http://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422240/12422241/dokument281105.pdf> [dostęp: 19.09.2017].

Termin obowiązku ubezpieczenia przewoźnika kolejowego – zgodnie z § 2 projektu rozporządzenia – miał rozpoczynać się nie później niż w dniu złożenia wniosku o udzielenie licencji¹³. Podczas konsultacji społecznych powyższy zapis został jednak poddany krytyce – zarówno ze strony podmiotów sektora kolejowego, jak i przedstawicielei Polskiej Izby Ubezpieczeń. Jako wady wprowadzenia takiego terminu powstania obowiązku ubezpieczenia wskazywano: brak koherencji z art. 806 § 1 kodeksu cywilnego¹⁴, rozbieżność z art. 5 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 roku w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym¹⁵ oraz możliwość generowania dla przewoźnika dodatkowych kosztów składki za ubezpieczenie, które przez pewien okres byłoby nieważne, zaś w skrajnych przypadkach mogłoby okazać się bezcelowe.

Odnosząc się do pierwszego ze wskazanych argumentów, przywołać należy art. 806 § 1 k.c., zgodnie z którym umowa ubezpieczenia jest nieważna, jeżeli zajście przewidzianego w umowie wypadku nie jest możliwe. Zatem o nieważności umowy decyduje nie stan rzeczy sprzed zawarcia umowy ubezpieczenia istniejący w chwili jej zawarcia, lecz stan rzeczy, który występuje w czasie trwania umowy. Niniejszy przepis należy rozumieć w ten sposób, że umowa ubezpieczenia określa wypadek (wypadki), którego zajście w czasie jej trwania powoduje odpowiedzialność ubezpieczyciela, zaś niemożliwość zajścia tego wypadku powoduje nieważność umowy¹⁶. Jednocześnie warto dodać, że ponoszenie przez ubezpieczyciela ryzyka zapłaty określonej sumy pieniężnej w razie zajścia wypadku ubezpieczeniowego jest spełniane tylko wówczas, gdy zajście przewidzianego w umowie wypadku (wypadku ubezpieczeniowego) jest możliwe. Niemożliwość zajścia wypadku ubezpieczeniowego w okresie ubezpieczenia determinuje niemożliwość świadczenia ubezpieczyciela¹⁷. Odnosząc analizowany przepis do projektowanego § 2 rozporządzenia, można zauważyć, że ochrona ubezpieczeniowa obowiązywałaby jeszcze przed wykonywaniem przez potencjalnego przewoźnika kolejowego działalności przewozowej, a zatem – do chwili rozpoczęcia działalności przewozowej umowa ubezpieczenia pozostawałaby nieważna z uwagi na niemożność zajścia wypadku ubezpieczeniowego, a zatem do czasu uzyskania licencji podmiot nie mógłby wykonywać działalności przewozowej zgodnie z zapisami ustawy o transporcie kolejowym.

Kolejnym argumentem przeciw wprowadzeniu omawianego terminu początkowego umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika była jego niezgodność z art. 5 ust. 2 Rozporządzenia nr 2015/171 w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym stanowiącym, że organ wydający licencje nie może żądać, aby ubezpieczenie stało się skuteczne, zanim przedsiębiorstwo kolejowe rozpocznie eksploatację swoich pociągów.

Podczas konsultacji społecznych postulowano ustalenie rozpoczęcia ochrony ubezpieczeniowej z pierwszym dniem rozpoczęcia działalności przewozowej. Ostatecznie – zgodnie z § 2 omawianego rozporządzenia – obowiązek ubezpieczenia powstaje nie później niż w dniu poprzedzającym

13. Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym organem uprawnionym do licencjonowania transportu kolejowego jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

14. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny [Dz. U. 2014, poz. 121].

15. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [Dz.U.U.E.L.2015.29.3].

16. H. Ciepła, *Art. 806*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*, [red.] J. Gudowski, Wolters Kluwer, Warszawa 2017, LEX 587729210.

17. Z. Gawlik, *Art. 806*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część szczegółowa*, [red.] A. Kidyba, Wolters Kluwer, Warszawa 2014, LEX 587286711.

dzień rozpoczęcia wykonywania działalności objętej licencją. Wprowadzone rozwiązanie wydaje się klasycznym przykładem terminu powstania obowiązku zawarcia ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej nie później niż w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia wykonywania określonych czynności zawodowych lub działalności gospodarczej¹⁸.

Jeśli chodzi o sumy gwarancyjne, w § 3 rozporządzenia ustalono ich minimalne kwoty w odniesieniu do jednego zdarzenia i wszystkich zdarzeń na okres ubezpieczenia nie dłuższy niż 12 miesięcy:

- 1) 100 000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;
- 2) 250 000 euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;
- 3) 2 500 000 euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników¹⁹.

Problematyka minimalnych sum gwarancyjnych była i jest przedmiotem ożywionych rozważań zarówno wśród przewoźników kolejowych, jak i pozostałych podmiotów sektora kolejowego, w szczególności Urzędu Transportu Kolejowego, który dnia 8 sierpnia 2014 roku wydał dokument w sprawie ustalenia zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych²⁰. Jak wskazano w preambule tego dokumentu, brak szczegółowej regulacji dotyczącej zakresu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, duże zróżnicowanie w przedmiocie sum gwarancyjnych ubezpieczenia poszczególnych przedsiębiorców oraz konieczność prawidłowej implementacji dyrektywy 2012/34 – wszystko to spowodowało konieczność podjęcia rozważań na temat pożądanego kształtu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Prezes UTK zaproponował 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 do 1 mln PLN na zdarzenie),
- c) szkody w środowisku (z obligatoryjnym sublimitem minimum 8 mln PLN).

Jednolita dla wszystkich przewoźników minimalna suma gwarancyjna została oszacowana przez UTK docelowo na kwotę 100 mln PLN.²¹ Jednocześnie dla podmiotów, które prowadzą działalność przewozów kolejowych na własnych liniach kolejowych:

- a) oddzielonych funkcjonalnie od reszty systemu,
- b) turystycznych i rekreacyjnych,

18. Zob.: Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej notariuszy (Dz. U. 2003 nr 218, poz. 2148), Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 4 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotów wykonujących doradztwo podatkowe (Dz. U. 2003 nr 211, poz. 2065), Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej radców prawnych (Dz. U. 2003 nr 217, poz. 2135), Rozporządzenie Ministra Finansów z 6 listopada 2014 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców wykonujących działalność z zakresu usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych (Dz. U. 2014, poz. 1616).

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

20. <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalenia-Prezesa-Urzedu-Transportu-Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850> [dostęp: 24.09.2017].

21. Przewidywany okres przejściowy osiągnięcia minimalnej sumy gwarancyjnej – do roku 2020.

- c) wąskotorowych w celu przewozu rzeczy,
d) prywatnych,

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

Niestety, podczas tworzenia regulacji odnośnie minimalnych sum gwarancyjnych w omawianym rozporządzeniu proponowane przez Prezesa UTK rozwiązania zostały całkowicie pominięte, zaś ostatecznie sumy gwarancyjne zostały ustalone na zbyt niskim poziomie²². Za powyższą tezę przemawiają następujące argumenty:

- a) do ustalenie sum gwarancyjnych Prezes UTK proponował metodę PML (ang. *probable maximum loss*), polegającą na próbie przewidzenia „największej możliwej szkody”, mogącej powstać w wyniku zdarzenia kolejowego; analizie poddano szkody powstałe w ostatnich latach zarówno w Polsce, jak i na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej; do największych szkód zakwalifikowano zdarzenia wymienione w poniższym zestawieniu²³:

Data	Miejsce	Zdarzenie	Szkody osobowe i rzeczowe	Możliwa wysokość strat
29.06.2009	Włochy	wykolejenie na stacji Viareggio, w wyniku czego nastąpił wybuch gazu z cystern	32 ofiary śmiertelne, 27 rannych, uszkodzenia 14 cystern z ładunkiem, infrastruktura kolejowa, szkoda środowiskowa	14–25 mln euro
15.02.2010	Belgia	zderzenie czołowe 2 podmiejskich pociągów pasażerskich	18 ofiar śmiertelnych, 125 osób rannych, 6 wagonów pasażerskich, infrastruktura kolejowa	10–15 mln euro
03.03.2012	Polska	zderzenie czołowe 2 pociągów pasażerskich pod Szczekocinami	16 ofiar śmiertelnych, 157 rannych, 2 lokomotywy, 11 wagonów, infrastruktura kolejowa	ok. 27 mln euro
23.07.2013	Hiszpania	wykolejenie pociągu dużych prędkości w Santiago de Compostela	79 ofiar śmiertelnych, 178 osób rannych, całkowite zniszczenia pociągu, infrastruktura kolejowa	17–37 mln euro

- b) porównanie sum gwarancyjnych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych z wysokością sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych²⁴ – jest bezsporne, iż zakres i rozmiary potencjalnych szkód w następstwie wypadku kolejowego są zdecydowanie wyższe niż w przypadku wypadków komunikacyjnych;

22. Por. uwagi Przewodniczącego Komisji Nadzoru Finansowego do projektu rozporządzenia odnoszące się do minimalnych sum gwarancyjnych na etapie konsultacji społecznych.

23. Opracowanie własne, na podstawie ekspertyzy w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych z dnia 11 grudnia 2013 r. sporządzonej przez KPMG Advisory Sp. z o.o. sp.k/D. Dobkowski sp. k., s. 53 oraz danych z portali informacyjnych m.in. www.rynek-kolejowy.pl.

24. Od 1 stycznia 2017 roku minimalna suma gwarancyjna w przypadku szkody na osobie wzrosła do 1,22 mln euro na jednego poszkodowanego (około 5 mln PLN) oraz do 6,07 mln euro na jedno zdarzenie drogowe (około 25,6 mln PLN), zaś w przypadku szkody materialnej suma gwarancyjna wzrosła do 1,22 mln euro na jedno zdarzenie szkodowe, niezależnie od liczby poszkodowanych.

- c) wzrastająca wartość taboru kolejowego – obecnie szacuje się wartość taboru szynowego w Polsce na około 150 mld PLN²⁵;
- d) wysokość minimalnych sum gwarancyjnych przewoźników kolejowych w pozostałych państwach członkowskich UE.²⁶

Z uwagi na powyższe, w ocenie autora celowe wydaje się stopniowe podwyższanie przez polskiego prawodawcę wprowadzonych minimalnych sum gwarancyjnych – co najmniej do wysokości 1 mln euro w odniesieniu do przewoźnika realizującego przewozy kolejowe po liniach wąskotorowych, 2,5 mln euro w odniesieniu do przewoźnika kolejowego realizującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą, oraz 20 mln euro w odniesieniu do pozostałych przewoźników, mając na względzie w szczególności możliwe roszczenia osób poszkodowanych w wypadkach (przyjęto 30 tys. euro w razie śmierci), uszkodzenie zmodernizowanego taboru kolejowego (przyjęto 15 mln euro za skład) czy uszkodzenie infrastruktury kolejowej (przyjęto 1,3 mln euro za 1 km ławy torowiska oraz 180 tys. euro za 1 km sieci trakcyjnej).

3. Charakter ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – ubezpieczenie obowiązkowe czy dobrowolne?

W uzasadnieniu projektu Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego²⁷ postawiono tezę, że zapisy 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 z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Jako podstawowy argument przemawiający za akceptacją proponowanego rozwiązania wskazywano fakt, że rozporządzenie określa wyłącznie termin powstania obowiązku powstania ubezpieczenia oraz minimalne sumy gwarancyjne, zaś szczegółowy zakres ubezpieczenia będzie wynikał z przepisów ustawy o transporcie kolejowym i zawieranych przez strony umów ubezpieczenia. Powyższe przekonanie podczas konsultacji społecznych zostało podane pod wątpliwość zarówno przez Komisję Nadzoru Finansowego, jak i przez Polską Izbę Ubezpieczeń²⁸.

Dokonując oceny takiego stanowiska ustawodawcy, należy podzielić uwagi krytyczne negujące kwalifikację ubezpieczenia odpowiedzialności przewoźnika kolejowego jako ubezpieczenia dobrowolnego. Zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej²⁹ umowa

25. A. Markiewicz, *Ustalanie sum ubezpieczeniowych taboru szynowego / kolejowego – czy muszą być na tak wysokim poziomie?*, [w:] Eksperti NEMU, „Ryzyko szkody” 2016, nr 7 (31), s. 12.

26. Wielka Brytania – 155 mln funtów, Szwecja – 33 mln euro, Niemcy – około 10 mln euro, zaś Czechy – 2 mln euro, Litwa – 0,5 mln euro.

27. <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422269/dokument288486.pdf> [dostęp: 20.09.2017].

28. <https://legislacja.rcl.gov.pl/docs//527/12296702/12422246/12422249/dokument284135.pdf> [dostęp: 20.09.2017].

29. Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. 2015, poz. 1844).

ubezpieczenia ma charakter dobrowolny, z zastrzeżeniem przepisów ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych ubezpieczeniem obowiązkowym 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.

Definicja przymusu ubezpieczeniowego jest traktowana albo jako obowiązek prawny, albo wymuszona (w sposób mniej lub bardziej pośredni) powinność posiadania ochrony ubezpieczeniowej³⁰. 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 Eugeniusz Kowalewski proponuje nazwać *ubezpieczeniem obowiązkowym wariantywnym*³¹. Konstrukcja przymusowego ubezpieczenia nie wpisuje się w dychotomiczny podział ubezpieczeń na ubezpieczenia obowiązkowe i dobrowolne, wynikający z przepisów ustawy o działalności ubezpieczeniowej. Jak podkreśla Władysław Wojciech Mogiński, przyczyn niniejszego stanu rzeczy należy upatrywać nie tylko w niedoskonałościach ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, lecz także – przede wszystkim – w błędach legislacyjnych polskiego prawodawcy, który wprowadza jako obowiązkowe ubezpieczenia sprzeczne z przyjętym wzorcem prawnym³².

Należy wskazać, że do dnia wydania komentowanego rozporządzenia ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego nie było zaliczane do ubezpieczeń obowiązkowych w rozumieniu ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych³³. Uznane zostało za *ubezpieczenie wariantywne*, gdyż oznaczało spełnienie przez przewoźnika kolejowego jednego z wariantów dopełnienia obowiązku ustanowienia zabezpieczenia (jako warunku licencji na prowadzenie działalności przewozowej), nie zaś z uwagi na brak atrybutów, o jakich mowa w art. 22 ust. 2 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych.

Zgodnie z art. 22 ust. 2 powyższej ustawy w odniesieniu do umów ubezpieczeń obowiązkowych, o których mowa w art. 4 pkt 4, szczegółowy zakres ubezpieczenia, termin powstania obowiązku

30. W.W. Mogiński, *Ubezpieczenia obowiązkowe w polskim systemie prawnym*, „Prawo Asekuracyjne” 1997, nr 1, s. 15.

31. E. Kowalewski, W.W. Mogiński, M.P. Ziemiak, *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2015, nr 1, s. 7 oraz powołana tam literatura.

32. W.W. Mogiński, *Przymus ubezpieczenia na tle projektu ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2015, nr 1.

33. E. Kowalewski, W.W. Mogiński, M.P. Ziemiak, *op. cit.*, s. 86.

ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną określają odrębne przepisy. Co istotne – normatywne uregulowanie kontroli przestrzegania obowiązku ubezpieczenia oraz sankcji w razie jego niedopełnienia nie musi być koniecznym warunkiem uznania ubezpieczenia za obowiązkowe³⁴. Rozważając obowiązkowość umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego regulowanej ustawą o transporcie kolejowym oraz omawianym rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów, należy przeanalizować trzy elementy stanowiące o obowiązkowości niniejszego ubezpieczenia. Kwestie spełnienia warunków w postaci terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalnych sum gwarancyjnych nie budzą większych wątpliwości – zostały one wprowadzone z dniem 30 maja 2017 roku rozporządzeniem na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 46 ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym. Problematyczne jest jednak zagadnienie regulacji zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności przewoźnika wykonującego przewozy kolejowe.

Badając zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, należy odnieść się w szczególności do art. 46 ust. 10 i 11 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z ust. 10 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. Powyższy ustęp przesądza o wariantowości niniejszego ubezpieczenia, lecz nie o jego obowiązkowym charakterze. Dopiero kolejny ustęp – 11 – stanowi, że zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej uwzględnia wymagania określone wskazywanymi przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Wartym wskazania jest fakt, że niniejsze rozporządzenie unijne reguluje wymóg posiadania odpowiedniego ubezpieczenia przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przedstawienia przez nie równoważnego zabezpieczenia w zakresie jego odpowiedzialności regulowanej w rozporządzeniu. Przywołany akt unijnego prawodawstwa reguluje jednak wyłączne kwestie odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów za wypadki w ruchu kolejowym – z pominięciem osób trzecich. Dyrektywa 2012/34/UE, będąca przedmiotem implementacji do prawa krajowego przez ustawę o transporcie kolejowym, stanowi, że 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. Odnosząc się do dyspozycji powyższego przepisu w przedmiocie regulacji krajowych i międzynarodowych należy wskazać brak norm krajowych regulujących zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez przewoźników kolejowych przewidują jednak normy prawa międzynarodowego. Konwencja COTIF w art. 6§3 Załącznika E³⁵ reguluje możliwość zażądania przez zarządcę infrastruktury kolejowej od przewoźnika kolejowego udowodnienia zawarcia umowy ubezpieczenia zapewniającej

34. W.W. Mogiński, *O potrzebie reformy systemu prawnego ubezpieczeń obowiązkowych*, [w:] *Ubezpieczenie budynków od ryzyk katastroficznych. Aspekty prawno-ekonomiczne*, [red.] E. Kowalewski, TNOiK Toruń 2013, s. 46.

35. Załącznik E (CUI) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. 1985 nr 34, poz. 158), tekst jednolity z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz. U. 2007 poz. 674 i 675; 2009, poz. 1318; 2011, poz. 804 i 805 oraz 2015, poz. 1726).

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 – każdego roku przewoźnik powinien udowodnić zawarcie umowy ubezpieczenia (lub równoważnego zabezpieczenia) oraz niezwłocznie powiadomić o każdej zmianie przed jej wejściem w życie.

Wyżej wskazane normy prawa unijnego oraz wynikające z Załącznika E do Konwencji COTIF są jedynymi przepisami regulującymi zakres odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce.

Podsumowując lakoniczne i nie do końca skorelowane ze sobą regulacje dotyczące zakresu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce, należy wy-szczególnić pożądany zakres umowy ubezpieczenia przewoźnika kolejowego, obejmującej swoim zakresem:

1. odpowiedzialność za śmierć lub zranienie pasażera (zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia unijnego zaliczka w razie śmierci pasażera nie może być niższa niż 21 000 euro)³⁶,
2. odpowiedzialność za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów³⁷,
3. odpowiedzialność za szkody powstałe podczas przewozu bagażu ręcznego, zwierząt, przesyłek bagażowych i pojazdów samochodowych (1 400 jednostek obrachunkowych dla każdego podróżnego)³⁸,
4. odpowiedzialność za szkody wyrządzone zarządcy infrastruktury,
5. odpowiedzialność za szkody wyrządzone osobom trzecim niebędącym stronami umów o przewóz kolejowy – *brak szczegółowej regulacji*;

Powyższy wymagany zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego, choć uregulowany w sposób nieprecyzyjny i nieskorelowany (z uwagi na zróżnicowanie aktów prawnych³⁹), przesądza o spełnieniu atrybutów ubezpieczenia obowiązkowego. Wydaje się, że z uwagi na uregulowanie zakresu ubezpieczenia, terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz na wyznaczenie minimalnych sum gwarancyjnych – umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego należy traktować jako ubezpieczenie obowiązkowe (wariantywne), do którego ma zastosowanie ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych. Należy podkreślić, że „ubezpieczenie wariantywe” może być uznane za ubezpieczenie obowiązkowe

36. Zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia: „zaliczka nie stanowi uznania odpowiedzialności i może być potrącona z kolejnych kwot wypłacanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie podlega zwrotowi – z wyjątkiem przypadków, gdy szkoda powstała na skutek zaniedbania ze strony pasażera lub z jego winy albo gdy osoba, która otrzymała zaliczkę, nie była uprawniona do odszkodowania”.

37. Zgodnie z art. 17 ust. 1 rozporządzenia: „Nie tracąc prawa do przewozu, pasażer może zażądać od przedsiębiorstwa kolejowego odszkodowania za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym na bilecie miejscem wyjazdu i miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 16. Minimalna kwota odszkodowania wynosi:

- a) 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut;
- b) 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.

38. Odesłanie w rozporządzeniu 1371/2007 do załącznika A Konwencji COTIF; zgodnie z art. 33 ust. 1 załącznika w razie śmierci lub zranienia podróżnego przewoźnik odpowiada ponadto za szkodę wynikłą na skutek uszkodzenia bądź całkowitej lub częściowej utraty rzeczy, które podróżny będący ofiarą wypadku miał przy sobie lub wiozł ze sobą jako bagaż ręczny; dotyczy to również zwierząt, które podróżny miał ze sobą.

39. Dyrektywy i rozporządzenia unijne oraz ratyfikowane umowy międzynarodowe.

dopiero wówczas, gdy spełnia wszystkie ustawowe atrybuty ubezpieczeń obowiązkowych, *ergo* spełniony jest prawny obowiązek korzystania z ochrony ubezpieczeniowej, określono początek tego obowiązku, zakres ubezpieczenia oraz minimalne sumy gwarancyjne⁴⁰.

Podsumowanie

Pomijając zastrzeżenia do nazwy rozporządzenia z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego, należy uznać, iż rozporządzenie to stanowi „pierwszy krok” polskiego prawodawcy w kierunku prawidłowej regulacji ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. O ile uwzględniono konstruktywne uwagi przekazane podczas konsultacji społecznych odnośnie do terminu powstania obowiązku ubezpieczenia, o tyle zbagatelizowane zostały zastrzeżenia niektórych podmiotów sektora kolejowego oraz instytucji rynku finansowego odnośnie do ustalenia minimalnych sum gwarancyjnych.

Przedstawione wyżej rozważania na temat nieadekwatności przyjętych sum gwarancyjnych do ryzyka szkód, jakie niesie za sobą prowadzenie przewozów kolejowych, wskazują, że celowe są kolejne regulacje, związane ze stopniowym podnoszeniem ustalonych obecnie sum gwarancyjnych. Kwestią wymagającą ścisłego sprecyzowania jest zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego. Konieczne jest również definitywne przesądzenie o obowiązkowości tego ubezpieczenia w akcie rangi ustawowej⁴¹.

Wykaz źródeł

Literatura:

- Ciepla H., *Art. 806*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa*, Gudowski J. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2017.
- Gawlik Z., *Art. 806*, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część szczególna*, Kidyba A. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2014.
- Gołąb Ł., *Sektorowy organ regulacyjny w zakresie transportu kolejowego*, „Przegląd Ustawodawstwa Gospodarczego” 2009, nr 6.
- Markiewicz A., *Ustalanie sum ubezpieczeniowych taboru szynowego / kolejowego – czy muszą być na tak wysokim poziomie?*, [w:] *Eksperti NEMU*, „Ryzyko szkody” 2016, nr 7 [31].
- Mogilski W.W., *Ubezpieczenia obowiązkowe w polskim systemie prawnym*, „Prawo Asekuracyjne” 1997, nr 1.

40. B. Wojno, *Wprowadzenie ubezpieczeń obowiązkowych – aspekty konstytucyjne*, [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, [red.] E. Kowalewski, W.W. Mogilski, TNOiK, Toruń 2014, s. 37.

41. Ubezpieczenia przymusowe wprowadzane w oparciu o akty rangi niższej niż ustawa bądź w oparciu o nie-ratyfikowane umowy międzynarodowe są uznawane za niekonstytucyjne [nie wspominając o tekstach niebędących aktami prawnymi, tj. uzasadnieniu do projektu rozporządzenia] – zob. B. Wojno, *op. cit.*, s. 110.

- Mogilski W.W., *O potrzebie reformy systemu prawnego ubezpieczeń obowiązkowych*, [w:] *Ubezpieczenie budynków od ryzyk katastroficznych. Aspekty prawno-ekonomiczne*, Kowalewski E. [red.], TNOiK, Toruń 2013.
- Mogilski W.W., *Przymus ubezpieczenia na tle projektu ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2015, nr 1.
- Kowalewski E., Mogilski W.W., Ziemiak M.P., *Stan prawny ubezpieczeń obowiązkowych w Polsce*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2015, nr 1.
- Stasikowski R., *Transport kolejowy. Analiza administracyjnoprawna*, Difin, Warszawa 2013.
- Wojno B., *Wprowadzenie ubezpieczeń obowiązkowych – aspekty konstytucyjne*, [w:] *System prawny ubezpieczeń obowiązkowych. Przesłanki i kierunki reform*, Kowalewski E., Mogilski W.W. [red.], TNOiK, Toruń 2014.

Akty prawne:

- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2003 nr 124, poz. 1152).
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2016, poz. 1727).
- Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2016, poz. 1923).
- Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. 2015, poz. 1844).
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2014, poz. 121).
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej notariuszy (Dz. U. 2003 nr 218, poz. 2148).
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 4 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej podmiotów wykonujących doradztwo podatkowe (Dz. U. 2003 nr 211, poz. 2065).
- Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej radców prawnych (Dz. U. 2003 nr 217, poz. 2135).
- Rozporządzenie Ministra Finansów z 6 listopada 2014 r. w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorców wykonujących działalność z zakresu usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych (Dz. U. 2014, poz. 1616).
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. 2017, poz. 1033)
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.UE.L.2012.343.32).
- Rozporządzenie (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U.UE.L.2007.315.14).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U.UE.L.2015.29.3).
- Załącznik E (CUI) do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. 1985 nr 34, poz. 158), tekst jednolity z dnia 3 czerwca 1999 r. (Dz. U. 2007, poz. 674 i 675; 2009, poz. 1318; 2011, poz. 804 i 805 oraz 2015, poz. 1726).

Liability insurance of the railway carrier – critical remarks

The article discusses the issue of civil liability insurance of a railway in Poland. The author reviews legislative acts regulating the liability of railway carriers for civil liability insurance, with particular reference to the Regulation of the Minister of Development and Finance of 25 May 2017 on the insurance of a railway undertaking, in an attempt to evaluate them. The article also presents European law acts concerning the scope of civil liability insurance of entities providing transport services in the railway sector. The author also analyzes the legal nature of the carrier's liability insurance, treating them as different conceptual compulsory insurance.

Keywords: civil liability, liability insurance, railway carrier, compulsory insurance.

PATRYK PIĄTKOWSKI – doktorant, Katedra Prawa Ubezpieczeniowego, Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu; broker ubezpieczeniowy.

