

DOKUMENT KONSULTACYJNY

USTALENIA PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W ZAKRESIE UBEZPIECZENIA ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ DZIAŁALNOŚCI PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH

Proponowany model ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej działalności przewoźników kolejowych dotyczy licencjonowanych przewoźników kolejowych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”.

Zgodnie z przepisem art. 46 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, jako organ administracji publicznej właściwy w zakresie licencjonowania transportu kolejowego, nie może odmówić udzielenia licencji, z zastrzeżeniem art. 51, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji spełnia wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej.

W myśl art. 47 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, wymagania dotyczące OC uznaje się za spełnione, gdy ubiegający się o udzielenie licencji przedsiębiorca posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją.

Przedstawiony dokument został sporządzony na podstawie aktualnie obowiązującego stanu prawnego, ekspertyzy dotyczącej odpowiedzialności cywilnej działalności przewoźników kolejowych sporządzonej przez firmę doradczą, zwanej dalej „ekspertyzą OC”, spotkań konsultacyjnych, w tym *Lunchu z Kurierem* zorganizowanym przez redakcję *Kuriera Kolejowego*, uwag uczestników rynku kolejowego przekazywanych do Prezesa UTK oraz analizy aktualnych polis ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej działalności przewoźników kolejowych, zwanych dalej „polisami OC”, działających na polskim rynku.

Proponowany model ubezpieczenia OC

▪ Przedmiot ubezpieczenia

Odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody wyrządzone osobom trzecim z tytułu prowadzenia przez ubezpieczonego działalności lub posiadanego mienia, które jest wykorzystywane w tej działalności.

▪ Zakres podstawowy (minimalny) ubezpieczenia OC

- ✓ **Szkody osobowe dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, oraz innych osób poszkodowanych.**
- ✓ **Szkody rzeczowe dotyczące osób trzecich, w tym pasażerów, innych przedsiębiorców kolejowych oraz innych uczestników zdarzenia.**
- ✓ **Szkody w środowisku**

Koszty usunięcia szkodliwej substancji, przywrócenia środowiska, rekultywacji gleby (odpowiedzialność cywilna i administracyjna) do wysokości sublimitu w minimalnej kwocie 8 mln zł.

✓ **Klauzula reprezentantów**

- zakres ubezpieczenia rozszerzony o szkody wyrządzone umyślnie przez pracowników przewoźnika i osoby za które przewoźnik ponosi odpowiedzialność
- zakres ubezpieczenia powinien także obejmować szkody wyrządzone w wyniku rażącego niedbalstwa, a także spowodowane pod wpływem alkoholu oraz innych środków odurzających.

✓ **Klauzula rozszerzająca zakres ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej o szkody wyrządzone przez podwykonawców z prawem do regresu.**

▪ **Minimalna docelowa suma gwarancyjna ubezpieczenia OC**

Model oparty jest na jednolitej minimalnej sumie ubezpieczenia (sumie gwarancyjnej) dla wszystkich przewoźników, z wyjątkami opisanymi w niniejszym dokumencie.

100 mln zł

- na jeden i wszystkie wypadki ubezpieczeniowe z okresem przejściowym (do 2020 r.)

Ubezpieczenie OC może składać się zarówno z samej polisy podstawowej, jak również być połączeniem polisy podstawowej i nadwyżkowej. Ważne, aby łączna minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC wynosiła 100 mln zł, a polisy spełniały wymagania zawarte w niniejszym dokumencie.

Ustalenie minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC na poziomie 100 mln zł:

- Prezes UTK ustalając wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC wziął m.in. pod uwagę podejście „*najgorszego możliwego scenariusza*” (*worst case scenario*), poprzez oszacowanie przybliżonej wartości największej szkody, jaka może powstać w wyniku zdarzenia kolejowego. W tym celu wykorzystano analizy najpoważniejszych wypadków kolejowych, które wydarzyły się w Polsce i innych krajach UE w ciągu ostatnich lat. Obliczono, że maksymalne odszkodowanie z winy przewoźnika w tych wypadkach mogło wynieść od 14 mln euro do 25 mln euro.
- Należy dodatkowo wskazać, że ze względu na postęp technologiczny i wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań w transporcie kolejowym, z roku na rok następuje wzrost wartości taboru i infrastruktury mogący skutkować wzrostem wysokości potencjalnych szkód. Przy obliczaniu największych możliwych szkód, należy brać pod uwagę możliwość wystąpienia wypadków z udziałem nowoczesnego taboru kolejowego oraz uszkodzenia nowej lub zmodernizowanej infrastruktury o znacznej wartości. Jednocześnie wzrost świadomości ubezpieczeniowej pasażerów wpływa na wzrost ilości oraz wysokości zgłaszanych roszczeń.
- Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC musi być adekwatna do poziomu możliwych roszczeń w przyszłości w perspektywie kilku, a nawet i kilkunastu lat.
- Warto zauważyć, że w przypadku polis OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, suma gwarancyjna ubezpieczenia OC wynosi ponad 20 mln zł dla szkód osobowych (5 mln euro) oraz ponad 4 mln zł dla szkód w mieniu (1 mln euro). Niezaprzeczalny jest fakt,

Strona 2 z 10

że w przypadku zdarzenia ubezpieczeniowego w transporcie kolejowym szkody są niewspółmiernie wyższe niż w przypadku zdarzenia z udziałem samochodu. W związku z tym, suma gwarancyjna ubezpieczenia OC działalności przewoźnika kolejowego winna być odpowiednio wyższa.

Z analizy pozyskanych aktualnych polis OC działalności przewoźników kolejowych (zarówno towarowych jak i pasażerskich)¹ wynika, że wysokość łącznej sumy gwarancyjnej tego ubezpieczenia jest bardzo zróżnicowana i waha się od 0,5 mln zł do ponad 100 mln zł:

- 25 przewoźników jest ubezpieczonych na sumy gwarancyjne do 5 mln zł włącznie,
- 9 przewoźników jest ubezpieczonych powyżej 5 mln zł do 10 mln zł włącznie,
- 19 przewoźników jest ubezpieczonych powyżej 10 mln zł do 50 mln zł włącznie,
- 5 przewoźników jest ubezpieczonych powyżej 50 mln zł.

■ **Jednolita minimalna suma gwarancyjna dla wszystkich przewoźników ponieważ:**

- Wprowadzone rozwiązania powinny się cechować przejrzystością, prostotą i brakiem wyjątków oraz wyłączeń, a administracja i kontrola Prezesa UTK w tym zakresie powinna sprowadzać się do minimum.
- Rozwiązania zastosowane w polisach OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, wskazują, że zasadna jest jednolita suma gwarancyjna ubezpieczenia OC (jak już wspomniano w przypadku samochodów jest to 5 mln euro dla szkód osobowych, 1 mln euro dla szkód w mieniu), która jest niezależna od ilości przejechanych kilometrów, zaś ponoszone przez kierowcę większe ryzyko w związku z większym rocznym przebiegiem ma na przykład odzwierciedlenie w wysokości płaconej składki.
- Ważnym argumentem dla wprowadzenia jednolitej minimalnej sumy gwarancyjnej dla wszystkich przewoźników kolejowych jest utrzymanie właściwej i uczciwej konkurencji. Każdy przewoźnik powinien podlegać identycznym wymaganiom prowadzenia działalności na rynku regulowanym, które wynikają z przepisów prawa i są nakładane przez organ regulacyjny.
- Analiza pracy eksploatacyjnej przewoźników kolejowych za 2013 r. oraz ich polis OC wykazała, że wysokość sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC nie jest wprost proporcjonalna do wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Przykładowo podmioty wykonujące pracę eksploatacyjną na poziomie powyżej 1 mln pockm – posiadają ubezpieczenia w wysokości od 4 mln zł, podczas gdy podmioty z pracą eksploatacyjną 100-krotnie mniejszą (poniżej 10 tys. pockm), ubezpieczone są na kwoty nawet 40 mln zł.
- Przewidywany jest okres przejściowy dojścia do minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC (do 2020 r.).

■ **Sublimity w ramach sumy gwarancyjnej**

Przeznaczeniem sublimitów, w odróżnieniu od ogólnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia, jest limitowanie odpowiedzialności ubezpieczyciela nie według kryterium zdarzenia lub okresu ubezpieczenia, lecz zasadniczo według kryterium przyczyny szkody². W praktyce wygląda to tak, że na przykład w polisie w ramach sumy gwarancyjnej 40 mln

¹ Analiza polis OC 58 przewoźników kolejowych

² P. Sukiennik, *Suma gwarancyjna i sublimity*, http://dziennikubezpieczeniowy.pl/2003/08/26/Suma_gwarancyjna_i_sublimity/artukul/13028

zł ustanowiono sublimit w wysokości 3 mln zł na szkody wyrządzone umyślne. Powyżej wysokości 3 mln zł, za szkodę wyrządzoną umyślnie ubezpieczyciel nie odpowiada.

- Z przeprowadzonych konsultacji z uczestnikami rynku kolejowego oraz przeprowadzonej analizy aktualnych polis OC działalności przewoźników kolejowych wynika, że sublimity w ramach sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC są powszechnie stosowane.
- Jednocześnie należy podkreślić, że ustalenie sublimitu na dany rodzaj szkód w nieodpowiedniej (zbyt niskiej) wysokości może spowodować zagrożenie niepokrycia wszystkich wyrządzonych szkód lub niewypłacenie odszkodowania.
- Stosowanie sublimitów powinno być ograniczone do szkód o potencjalnie dużej wartości, których ryzyko jest trudne do oszacowania³.
- **Ustala się obligatoryjny sublimit na szkody środowiskowe w wysokości minimum 8 mln zł, zaś odpowiedzialność za szkody w środowisku powinna obejmować odpowiedzialność cywilną oraz administracyjną tzn. wynikającą z ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 210).**
- **Dopuszcza się zawarcie w ramach minimalnej sumy gwarancyjnej dodatkowych klauzul do wysokości następujących sublimitów:**
 - Odpowiedzialność pracodawcy – maksymalny sublimit w wysokości 20 mln zł;
 - Czyste szkody majątkowe/Czyste straty finansowe – maksymalny sublimit 10 mln zł;
 - Szkody w rzeczach znajdujących się w pieczy, pod kontrolą lub dozorem Ubezpieczonego – maksymalny sublimit 20 mln zł;
 - Szkody w ruchomościach wziętych w najem, dzierżawę, leasing lub używanych przez Ubezpieczonego na podstawie umowy o podobnym charakterze – maksymalny sublimit 20 mln zł;
 - Szkody w nieruchomościach i pomieszczeniach wziętych w najem, dzierżawę lub użytkowanych przez Ubezpieczonego na podstawie umowy o podobnym charakterze – maksymalny sublimit 20 mln zł.

Dopuszcza się wprowadzenie innych klauzul zależnie od potrzeb przewoźnika kolejowego do maksymalnej wysokości sublimitu 1 mln zł, za wyjątkiem OC licencjonowanej działalności, o której mowa w art. 43 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

▪ **Franszyza redukcyjna**

1. Szkody osobowe

Ustalając poziom franszyzy redukcyjnej, z punktu widzenia krajowego regulatora rynku kolejowego i organu właściwego w sprawie licencjonowania transportu kolejowego, jakim jest Prezes UTK, należy wziąć pod uwagę racje podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym oraz zgodność podejmowanych działań z interesem publicznym.

³ KPMG Advisory spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa D. Dobkowski spółka komandytowa, Ekspertyza w sprawie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych, s. 59, źródło: <http://www.utk.gov.pl/pl/licencjonowanie/aktualnosci/3901,Odpowiedzialnosc-cywilna-OC-przewoznikow-kolejowych.html>

W związku z tym, ustala się franszyzę redukcyjną tylko dla szkód rzeczowych. Dla szkód osobowych ustalenie franszyzy redukcyjnej jest wyłączone, z uwagi na interes publiczny, w tym przede wszystkim dobro poszkodowanych osób i pewność wypłaty odszkodowań.

W czasie spotkania konsultacyjnego przedstawiciele branży ubezpieczeniowej podnieśli, że zapisy o franszyzie redukcyjnej na szkody osobowe nie są w zasadzie stosowane. Potwierdza to analiza aktualnych polis OC przewoźników kolejowych. Na jej podstawie można stwierdzić, że 71% z przeanalizowanych polis OC przewoźników kolejowych nie zawiera franszyzy redukcyjnej na szkody osobowe.

2. Szkody rzeczowe

Następnie, ustala się wprowadzenie maksymalnej wysokości franszyzy redukcyjnej dla szkód rzeczowych, bez względu na przedmiot szkody (infrastruktura kolejowa, tabor kolejowy, inne szkody rzeczowe) w wysokości 1 mln zł na zdarzenie.

Takie rozwiązanie ma zapobiec możliwości zastrzegania w umowie ubezpieczenia OC zbyt wysokich udziałów własnych w celu obniżenia kosztu ubezpieczenia, co może w niektórych przypadkach powodować powstanie zagrożenia dla wypłaty odszkodowań i niepokrycie wszystkich szkód.

Z analizy aktualnych polis OC przewoźników kolejowych wynika, że wysokość franszyzy redukcyjnej na szkody rzeczowe jest bardzo zróżnicowana. W analizowanych polisach OC były zapisy o:

- a) braku franszyzy na szkody rzeczowe – 1 przewoźnik kolejowy,
- b) fransyzach kwotowych – od 500, 00 zł do 500 000, 00 zł (w ramach jednej polisy OC wyróżnionych jest od jednej do kilkunastu fransyz redukcyjnych na szkody rzeczowe w zależności od rodzaju szkody),
- c) fransyzach procentowych – 5% lub 10% z licznymi zastrzeżeniami „nie mniej niż”: 1 tys. zł, 2 tys. zł, 2,5 tys. zł, 3 tys. zł, 5 tys. zł, 10 tys. zł, 20 tys. zł.

Ustala się franszyzę kwotową (a nie procentową), gdyż w przypadku zdarzenia o znacznej wysokości szkód rzeczowych, przy franszyzie procentowej (np. 5% - 10% wartości szkody) byłaby ona zbyt wysoka i istniałoby ryzyko niewypłacenia w całości należnego odszkodowania.

W toku przeprowadzonych konsultacji z uczestnikami rynku, zgłoszonymi uwagami oraz ekspertyzą OC uznano, że należy pozostawić przewoźnikom kolejowym i ubezpieczycielom jak największy zakres swobody w kształtowaniu kwoty franszyzy redukcyjnej w ubezpieczeniu OC. W ramach ustalonej wysokości franszyzy redukcyjnej (tylko na szkody rzeczowe i do maksymalnej wysokości 1 mln zł) rynek powinien oszacować wysokość franszyzy właściwej dla danego przewoźnika. Wskazuje się maksymalną franszyzę redukcyjną na szkody rzeczowe, co oznacza, że to przewoźnik kolejowy, kierując się swoimi możliwościami finansowymi, powinien ustalić franszyzę redukcyjną na poziomie najbardziej odpowiednim dla siebie, a w szczególności zapewniającym wypłatę należnego odszkodowania.

Prezes UTK jako krajowy regulator rynku kolejowego może podjąć odpowiednie kroki prawne, jeśli uzna, że poziom franszyzy redukcyjnej na szkody rzeczowe w polisie OC danego przewoźnika jest zbyt wysoki. Podstawą takiego wystąpienia regulatora, może być porównanie sytuacji ekonomicznej przewoźnika z wysokością franszyzy redukcyjnej zapisanej w jego polisie OC.

▪ Wyłączenia z minimalnej sumy ubezpieczenia

Po pierwsze, należy stwierdzić, że proponowaną minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia OC działalności przewoźnika kolejowego będą musieli posiadać przedsiębiorcy, którzy na mocy przepisów ustawy o transporcie kolejowym są zobligowani do posiadania licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób, rzeczy, na świadczenie usług trakcyjnych oraz są zobligowani do posiadania certyfikatów bezpieczeństwa. Przedsiębiorcy, którzy zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym nie są zobowiązani do posiadania licencji i certyfikatów bezpieczeństwa, np. użytkownicy bocznic kolejowych, nie będą objęci zakresem regulacji niniejszego dokumentu.

Po drugie, proponowany model ubezpieczenia OC przewiduje wyjątki dla przewoźników kolejowych, którzy ponoszą mniejsze ryzyko, prowadząc działalność wyłącznie na wydzielonych, nie udostępnianych innym przewoźnikom odcinkach infrastruktury kolejowej. Mniejsze ryzyko tego typu działalności wynika z braku styczności przewoźnika kolejowego z innymi podmiotami na rynku kolejowym (przewoźnikami, zarządcami infrastruktury), co w dużym stopniu ogranicza możliwość wystąpienia znaczącej części szkód osobowych i rzeczowych pokrywanych zakresem ubezpieczenia OC. Przewoźnik prowadzący przewozy na takich liniach kolejowych nie może spowodować szkód w infrastrukturze zarządcy ani szkód osobowych i rzeczowych u innych przewoźników.

Proponuje się, aby w nawiązaniu do zapisów ustawy o transporcie kolejowym, wyłączeniu z minimalnej sumy ubezpieczenia OC podlegała działalność przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, tj. zwolnionych z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, z wyjątkiem linii, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 lit. a, tiret 1, tj. przeznaczonych do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13).

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

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

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

W przypadku posiadania licencji przewoźnika kolejowego przez powyższe podmioty, zobowiązuje się je do posiadania ubezpieczenia OC działalności w minimalnej wysokości 20 mln zł dla szkód osobowych oraz 4 mln zł dla szkód rzeczowych.

Sposób dojścia do minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC działalności przewoźników kolejowych w wysokości 20 mln zł dla szkód osobowych oraz 4 mln zł dla szkód rzeczowych wygląda następująco:

Data obowiązywania:	Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC działalności	
	Szkody osobowe	Szkody rzeczowe
od 1 stycznia 2016 r.	2 mln zł	0,5 mln zł
od 1 stycznia 2017 r.	5 mln zł	1 mln zł
od 1 stycznia 2018 r.	10 mln zł	2 mln zł
od 1 stycznia 2019 r.	15 mln zł	3 mln zł
od 1 stycznia 2020 r.	20 mln zł	4 mln zł

▪ Okres przejściowy

Ustala się, aby okres przejściowy dojścia do docelowej minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC zaplanować **do 2020 r.** Takie rozwiązanie jest podyktowane opiniami uczestników rynku kolejowego, którzy w większości stwierdzili, że 2 lub 3 letni okres przejściowy jest zbyt krótki na dostosowanie się przewoźników kolejowych do nowych wymogów. Podobny pogląd wyrazili przedstawiciele rynku ubezpieczeń oraz firmy brokerskiej. Okres przejściowy umożliwi stopniowe dostosowanie rynku kolejowego oraz rynku ubezpieczeniowego do nowych wymagań ubezpieczenia OC, dlatego powinien być odpowiednio długi.

Sposób dojścia do minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC działalności przewoźników kolejowych w wysokości 100 mln zł wygląda następująco:

- ✓ od 1 stycznia 2016 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC **20 mln zł.**
- ✓ od 1 stycznia 2017 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC **40 mln zł.**
- ✓ od 1 stycznia 2018 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC **60 mln zł.**
- ✓ od 1 stycznia 2019 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC **80 mln zł.**
- ✓ od 1 stycznia 2020 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC **100 mln zł.**

Z analizy polis OC wynika, że terminy zakończenia ochrony ubezpieczeniowej u przewoźników kolejowych są bardzo zróżnicowane.

Wobec powyższego przewoźnicy kolejowi, którzy po przeprowadzeniu konsultacji nad niniejszym dokumentem i opublikowaniu stosownych rekomendacji Prezesa UTK odnośnie ubezpieczenia OC prowadzonej działalności, będą posiadać polisę ubezpieczenia OC – będą zobowiązani, w momencie zawierania nowej umowy ubezpieczeniowej, do zastosowania się do wymagań wyżej wymienionych rekomendacji Prezesa UTK.

Należy przy tym podkreślić, że zawierana umowa z tytułu ubezpieczenia OC działalności, o której mowa w art. 47 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, musi spełniać wymagania określone powyżej wraz z terminami ich obowiązywania.

W przypadku okresu przejściowego franszyza dotycząca szkód rzeczowych oraz sublimity muszą być ujęte w umowie ubezpieczenia OC (pomniejszone) proporcjonalnie do wysokości minimalnej sumy gwarancyjnej.

**UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ DZIAŁALNOŚCI
PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH**

✓ **Przedmiot ubezpieczenia**

Odpowiedzialność cywilna ubezpieczonego za szkody wyrządzone osobom trzecim w związku z prowadzeniem przez ubezpieczonego działalności lub posiadany mieniem, które jest wykorzystywane w tej działalności.

I. MINIMALNA SUMA GWARANCYJNA UBEZPIECZENIA OC DZIAŁALNOŚCI:

100 mln zł

- ✓ na jedno i wszystkie zdarzenia,
- ✓ jednolita dla wszystkich przewoźników.

**OKRES PRZEJŚCIOWY DLA MINIMALNEJ SUMY GWARANCYJNEJ
W WYSOKOŚCI 100 MLN ZŁ:**

- ✓ od 1 stycznia 2016 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC 20 mln zł
- ✓ od 1 stycznia 2017 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC 40 mln zł
- ✓ od 1 stycznia 2018 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC 60 mln zł
- ✓ od 1 stycznia 2019 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC 80 mln zł
- ✓ od 1 stycznia 2020 r. – minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC 100 mln zł

SUBLIMITY:

✓ **obligatoryjny:**

- ✓ szkody środowiskowe (w tym odpowiedzialność administracyjna): minimum 8 mln zł;

✓ **dopuszczalne:**

- ✓ odpowiedzialność pracodawcy – maksymalny sublimit w wysokości 20 mln zł;
- ✓ czyste szkody majątkowe/czyste straty finansowe – maksymalny sublimit 10 mln zł;
- ✓ szkody w rzeczach znajdujących się w pieczy, pod kontrolą lub dozorem Ubezpieczonego – maksymalny sublimit 20 mln zł;
- ✓ szkody w ruchomościach wziętych w najem, dzierżawę, leasing lub używanych przez Ubezpieczonego na podstawie umowy o podobnym charakterze – maksymalny sublimit 20 mln zł;
- ✓ szkody w nieruchomościach i pomieszczeniach wziętych w najem, dzierżawę lub użytkowanych przez Ubezpieczonego na podstawie umowy o podobnym charakterze – maksymalny sublimit 20 mln zł.

Dopuszcza się wprowadzenie innych klauzul zależnie od potrzeb przewoźnika kolejowego do maksymalnej wysokości sublimitu 1 mln zł, za wyjątkiem OC licencjonowanej działalności, o której mowa w art. 43 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

FRANSZYZA REDUKCYJNA:

- ✓ szkody osobowe: brak
- ✓ szkody rzeczowe: franszyza kwotowa; maksymalnie 1 mln zł na zdarzenie

II. WYŁĄCZENIA Z MINIMALNEJ SUMY GWARANCYJNEJ UBEZPIECZENIA OC DZIAŁANOŚCI

(obowiązuje inna suma gwarancyjna: 20 mln zł na szkody osobowe i 4 mln zł na szkody rzeczowe):

- ✓ Przewoźnicy kolejowi wykonujący wyłącznie przewozy po liniach kolejowych:
 - ✓ Funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei, w tym linii muzealnych lub wpisanych do rejestru zabytków
 - ✓ Turystycznych, eksploatowanych w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych (w tym koleje wąskotorowe)
 - ✓ Wąskotorowych, eksploatowanych w celu przewozu rzeczy
 - ✓ Użytkowanych wyłącznie przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (prywatna infrastruktura kolejowa)

OKRES PRZEJŚCIOWY DLA LICENCJONOWANYCH PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PODLEGAJĄCYCH WYŁĄCZENIOM Z MINIMALNEJ SUMY GWARANCYJNEJ W WYSOKOŚCI 100 MLN ZŁ:

Data obowiązywania:	Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC działalności	
	Szkody osobowe	Szkody rzeczowe
od 1 stycznia 2016 r.	2 mln zł	0,5 mln zł
od 1 stycznia 2017 r.	5 mln zł	1 mln zł
od 1 stycznia 2018 r.	10 mln zł	2 mln zł
od 1 stycznia 2019 r.	15 mln zł	3 mln zł
od 1 stycznia 2020 r.	20 mln zł	4 mln zł