

PATRYK PIĄTKOWSKI

<https://doi.org/10.33995/wu2025.4.5>

date of receipt: 21.09.2025

date of acceptance: 10.12.2025

Sumy gwarancyjne „na bocznicę”, czyli o nieadekwatności minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w Polsce

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na nieadekwatność minimalnych sum gwarancyjnych obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w Polsce, w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa na kolei oraz aktualnych realiów gospodarczych. Autor wskazuje, że od momentu wejścia w życie pierwszego (i niestety jedyne) Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego wprowadzone nim sumy gwarancyjne od ponad 8 lat nie uległy podwyższeniu. Artykuł zawiera analizę historyczną oraz prawnoporównawczą minimalnych sum gwarancyjnych w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce oraz wskazuje argumenty przemawiające za koniecznością niezwłocznego podwyższenia wspomnianych sum gwarancyjnych przez legislatora. Wśród przedstawionych argumentów znajdują się w szczególności: realia gospodarcze związane z inflacją, wzrost wartości inwestycji na kolei oraz wartości taboru, a także wyższe sumy gwarancyjne w innych krajach europejskich. W końcowej części przedstawiony zostanie postulat de lege ferenda dotyczący podwyższenia minimalnych sum gwarancyjnych, wynikający z konieczności zapewnienia realnej ochrony potencjalnych poszkodowanych w sektorze kolejowym, z drugiej zaś strony zapewnienia stabilności finansowej ubezpieczonych przewoźników kolejowych.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej, przewoźnik kolejowy, sumy gwarancyjne, Urząd Transportu Kolejowego.

Wprowadzenie

Kolej od lat odgrywa kluczową rolę w systemie transportowym – zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych. Jej znaczenie jest szczególnie widoczne w kontekście integracji europejskiej¹, rosnącej mobilności społeczeństwa² oraz rozwoju przewozów intermodalnych³. Z jednej strony, kolej jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu⁴, z drugiej jednak – gdy dojdzie do zdarzenia szkodowego, jego skutki mogą obejmować zarówno liczne szkody na osobie wśród pasażerów, poważne uszkodzenia infrastruktury oraz taboru kolejowego, jak i wysokie straty finansowe związane z zakłóceniem przewozów towarowych i pasażerskich – skutkujące koniecznością wprowadzenia komunikacji zastępczej czy spowodowane opóźnieniami pociągów.

Odpowiedzią na zabezpieczenie interesu finansowego sprawcy szkody, którym jest przewoźnik kolejowy, jest wprowadzony obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (dalej: OC) prowadzonej działalności przewozowej, wynikający z art. 46 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym⁵, na podstawie którego podmiot ubiegający się o licencję przewoźnika kolejowego w Polsce zobowiązany jest do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowy gwarancji ubezpieczeniowej. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej musi uwzględniać wymagania określone w art. 14 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym⁶ (ustawa o transporcie kolejowym odwołuje się do poprzedniego Rozporządzenia WE nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku⁷, które utraciło moc 7 czerwca 2025 roku). Z przepisu tego wynika, iż obowiązek posiadania przez przedsiębiorstwo kolejowe odpowiedniego ubezpieczenia 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

1. Np. Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe Europe's Rail, https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/europes-rail-joint-undertaking_pl [dostęp: 08.09.2025].
2. Polityka Unii Europejskiej w zakresie regulacji transportu kolejowego, <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/rail-transport-policy/> [dostęp: 08.09.2025].
3. Zob. szerzej: B. Wiśnicki, *Rozwój Transportu multimodalnego w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie” 2003, nr 69, s. 69–80.
4. W 2024 r. na kolei miały miejsce 623 wypadki, w tym 2 poważne, z czego 492 na liniach, a 131 na bocznicach, przy czym ponad 70% wypadków na sieci kolejowej wciąż dotyczyło czynników zewnętrznych, które nie są bezpośrednio związane z działaniem kolei – zob. szerzej Urząd Transportu Kolejowego, *Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego*, Warszawa 2025, s. 12. Dla porównania w 2024 r. w transporcie drogowym odnotowano 21 519 wypadków drogowych, w których zginęło 1896 osób, a 24 782 osoby odniosły obrażenia – zob. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2024 r.*, Warszawa 2025, s. 6.
5. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. 2025, poz. 1234).
6. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE. L. 2021, nr 172, s. 1).
7. 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, nr 315, s. 14, z późn. zm.).

wynikającej z tego rozporządzenia. Odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za pasażerów oraz ich bagaży uregulowana jest w rozdziale III Rozporządzenia⁸.

1. Historia regulacji minimalnych sum gwarancyjnych w obowiązkowym ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego

Prace nad modelem ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego prowadzone były od 2012 roku – początkowo przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: UTK), później przez Ministra Transportu, zaś po nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym w grudniu 2016 roku projekt definitywnie trafił do Ministra Rozwoju i Finansów⁹. Ponad pięcioletnia praca legislacyjna – zarówno organów regulacyjnych, jak i polskiego prawodawcy – doprowadziła do wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 roku w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego¹⁰. Niniejsze Rozporządzenie oraz ustanowione w nim minimalne sumy gwarancyjne pozostały bliższe propozycji samego Ministerstwa Finansów. W przypadku sum gwarancyjnych oznacza to poziom finansowy znacznie niższy od rekomendowanego przez UTK¹¹, a w efekcie (już na tamten okres) w wielu przypadkach nieadekwatny do ryzyka kolejowego. W § 3 rozporządzenia z 2017 roku ustalono 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 przewoźników.

8. I. Miedzińska [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, [red.] M. Treła, P. Wajda, M. Wierzbowski, Warszawa 2022, art. 46, <https://sip.lex.pl/#/commentary/587364874/690366/trela-marcin-red-wajda-pawel-red-wierzbowski-marek-red-ustawa-o-transporcie-kolejowym-komentarz?cm=URELATIONS> [dostęp: 11.09.2025].

9. P. Piątkowski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – uwagi krytyczne*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2017, nr 3, s. 27.

10. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. 2017, poz. 1033).

11. Dla przypomnienia: UTK proponował wprowadzenie docelowej sumy gwarancyjnej na kwotę 100 mln zł dla przewoźników wykonujących przewozy po publicznej infrastrukturze oraz 20 mln PLN (szkody na osobie) i 4 mln zł (szkody na mieniu) dla przewoźników, którzy prowadzą działalność przewozów kolejowych na własnych liniach kolejowych:

- a) oddzielonych funkcjonalnie od reszty systemu,
- b) turystycznych i rekreacyjnych,
- c) wąskotorowych w celu przewozu rzeczy,
- d) prywatnych.

Urząd Transportu Kolejowego, *Dokument konsultacyjny. Ustalenia Prezesa UTK w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej działalności przewoźników kolejowych*, Warszawa 2014 <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/4900,Dokument-konsultacyjny-Ustalenia-Prezesa-Urzedu-Transportu--Kolejowego-w-zakresie.html?search=286501850> [dostęp: 08.09.2025].

2. Raporty UTK dotyczące badania aktualnych sum gwarancyjnych w umowach ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych

Po roku obowiązywania rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 roku UTK zbadał, w jakim stopniu przewoźnicy dostosowali się do nowych przepisów w zakresie wymogu związanego z odpowiednim poziomem zabezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, oraz wskazał, jakie nieprawidłowości stwierdzono w trakcie badania¹². Zgodnie z wynikami zaprezentowanymi w raporcie wszyscy przewoźnicy kolejowi spełnili wymagania dotyczące minimalnych sum gwarancyjnych ustanowionych Rozporządzeniem, przy czym umowy ubezpieczenia OC z sumami w przedziale od 10 do 50 mln zł zawarło 88% przewoźników kolejowych, zaś 8% przewoźników zawarło umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej na kwotę powyżej 50 mln¹³. Na uwagę zasługuje przede wszystkim przedstawione w raporcie porównanie sum gwarancyjnych sprzed obowiązywania Rozporządzenia z okresem po jego obowiązywaniu (data graniczna 30 maja 2017 roku). Zagadnienie to zostało zaprezentowane w tabeli¹⁴.

Udział przewoźników kolejowych przed 30 maja 2017 r.	Ustanowione sumy gwarancyjne	Udział przewoźników kolejowych – 2018 r. (po wprowadzeniu Rozporządzenia)
63% ¹⁵	poniżej 10 mln zł	4% ¹⁶
29%	powyżej 10 mln zł i w wysokości nieprzekraczającej 50 mln zł	88%
8%	powyżej 50 mln zł	8%

Powyższe dane jednoznacznie wskazują, że obowiązek nałożony przez prawodawcę co do minimalnych sum gwarancyjnych wywołał pożądane skutki oraz spowodował wyraźny wzrost ustanowionych sum gwarancyjnych, a świadomość ubezpieczeniowa odgrywała wyjątkowo ważną rolę w funkcjonowaniu przewoźników kolejowych. Dodatkowo – zgodnie z raportem – 56% przewoźników (objętych obowiązkiem ubezpieczenia na kwotę 2,5 mln euro) zawarło umowę ubezpieczenia OC z sumami gwarancyjnymi w przedziale od 10 mln zł do 12 mln zł (co jest zbliżone do minimalnej sumy gwarancyjnej), 36% przewoźników zawarło umowę ubezpieczenia OC z sumami gwarancyjnymi w przedziale powyżej 12 mln zł do 50 mln zł, a 8% przewoźników zawarło umowę ubezpieczenia OC z sumami gwarancyjnymi powyżej 50 mln zł. Obrazuje to, że nadal dla zdecydowanej większości przewoźników kolejowych minimalne sumy gwarancyjne są podstawą do oszacowania sum gwarancyjnych we własnych umowach ubezpieczenia OC. Jak wskazuje UTK: „Ubezpieczenie OC w przedziale od 10 do 50 mln zł posiada 88% przewoźników kolejowych. W porównaniu ze stanem przed wejściem w życie rozporządzenia MRiF, różnica wynosi aż 59 punktów procentowych. Stanowi to bezpośredni efekt nowych regulacji”.

12. Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2018, www.utk.gov.pl [dostęp: 11.09.2025].

13. Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu...*, s. 7.

14. Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu...*, s. 7.

15. Większość przewoźników kolejowych w tej grupie posiadała ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej średnio od 1 mln zł do 3 mln zł, co stanowiło w stosunku do potrzeb ochrony ubezpieczeniowej niewystarczającą kwotę zabezpieczenia roszczeń wynikających z szkód – za: Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu...*, s. 7.

16. Są to wyłącznie przewoźnicy kolejowi, których obowiązuje niższa minimalna suma gwarancyjna z Rozporządzenia.

Z kolejnych raportów UTK z lat 2019–2023¹⁷ można wyprowadzić następujące wnioski:

- 1) W latach 2019–2022 można zaobserwować ogólny trend wzrostowy sum gwarancyjnych w umowach ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych¹⁸.
- 2) W roku 2023 znacznie spadła wysokość sum gwarancyjnych ustanawianych w ubezpieczeniu OC przewoźników kolejowych – minimalne sumy gwarancyjne (równowartość 2,5 mln euro) ustanowiło aż 56% przewoźników kolejowych (w porównaniu z 2022 r. – zwiększenie o 18 punktów procentowych)¹⁹. **Zatem więcej niż połowa przewoźników zdecydowała się ubezpieczyć swoją działalność przewozów kolejowych w 2023 roku w ramach umowy ubezpieczenia OC na minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.**

Raporty statystyczne przeprowadzone przez UTK, a dotyczące sum gwarancyjnych, wyraźnie dają podstawy do stwierdzenia, że dla większości przewoźników kolejowych sumy gwarancyjne wymagane przez Rozporządzenie nie stanowią wymaganego minimum do prowadzenia działalności przewozowej przy oszacowaniu sum gwarancyjnych w umowie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej²⁰, lecz są często ich jedynym wyznacznikiem. Zatem – ani prowadzone przez UTK działania propagujące zwiększenie przez przewoźników sum gwarancyjnych (ograniczające się w istocie do funkcji edukacyjno-informacyjnej), ani rekomendacje brokerów ubezpieczeniowych adresowane do klientów (mające charakter fakultatywny i zależny od woli przewoźników kolejowych), nie mogą być uznane za skuteczne instrumenty podwyższania poziomu zabezpieczenia finansowego – w mojej ocenie jedynym adekwatnym i wymaganym środkiem jest w tym zakresie interwencja prawodawcy polegająca na podwyższeniu minimalnych sum gwarancyjnych. W tym kontekście podniesienie przez polskiego prawodawcę wysokości minimalnych sum gwarancyjnych – czy to przez ich podwyższenie czy wprowadzenie automatycznej waloryzacji – powinno jawić się nie jako opcja, lecz jako systemowa konieczność mająca na celu przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa sektora kolejowego.

3. Stan obecny

Już w 2017 roku zwracano uwagę na ustanowienie minimalnych sum gwarancyjnych na zbyt niskim poziomie²¹. Od wejścia w życie regulacji z Rozporządzenia Ministra Finansów i Rozwoju – 30 maja 2017 roku

17. Na dzień złożenia artykułu do publikacji brak danych UTK dotyczących sum gwarancyjnych przewoźników kolejowych za rok 2024 i 2025.

18. Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2021, www.utk.gov.pl, s. 8 [dostęp: 11.09.2025]; Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2023, www.utk.gov.pl, s. 9 [dostęp: 11.09.2025].

19. Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2024, www.utk.gov.pl, s. 8 [dostęp: 11.09.2025].

20. Co do problematyki szacowania sum gwarancyjnych zob. szerzej: M. Serwach, *Problematyka sumy gwarancyjnej oraz praktycznych konsekwencji nieprawidłowego ustalenia jej wysokości*, „Prawo Asekuracyjne” 2008, nr 2, s. 22 – do czynników ustalenia sum gwarancyjnych w ubezpieczeniach dobrowolnych należą w szczególności dwie kwestie: przeanalizowanie sytuacji faktycznej, gospodarczej i prawnej podmiotu poszukującego ochrony ubezpieczeniowej oraz uwzględnienie najnowszych tendencji i zmian ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przy uwzględnieniu aktualnej linii orzecznictwa sądów polskich.

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

– nie wprowadzono żadnych korekt w zakresie minimalnych sum gwarancyjnych, co sprawia, że sumy te pozostają **niezmienne od ponad 8 lat**. Co więcej – na chwilę obecną brak jakichkolwiek działań prawodawcy zmierzających do podwyższenia obowiązujących minimalnych sum gwarancyjnych – pozostają one niedostosowane do rosnącej inflacji oraz do rzeczywistego ryzyka operacyjnego na kolei. Poniżej zaprezentowane zostały kluczowe argumenty wskazujące zarówno na nieadekwatność minimalnych sum gwarancyjnych, jak i konieczność ich podwyższenia w najbliższym czasie. Należą do nich:

- 1) realia gospodarcze związane z inflacją;
- 2) wzrost wartości inwestycji poczynionych na infrastrukturę kolejową;
- 3) wzrost wartości taboru kolejowego;
- 4) wysokość szacowanych strat w latach 2020–2025 powstałych w wyniku zdarzeń w obrębie sektora kolejowego w Europie (w tym w Polsce);
- 5) porównanie minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego z sumami gwarancyjnymi w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz w ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego;
- 6) porównanie minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce z wysokością minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych w innych krajach europejskich.

3.1. Inflacja

Z punktu widzenia ochrony poszkodowanych, a także stabilności obrotu gospodarczego, szczególne znaczenie ma korelacja pomiędzy wysokością minimalnych sum gwarancyjnych a realiami gospodarczymi. Prawodawca, ustalając w 2017 roku minimalne sumy gwarancyjne, działał w określonych warunkach makroekonomicznych – przy stabilniejszym poziomie cen i stosunkowo przewidywalnych wskaźnikach inflacyjnych. Niestety od tego czasu sytuacja ekonomiczna w Polsce uległa zasadniczej zmianie.

Od 30 maja 2017 roku, kiedy to weszło w życie omawiane Rozporządzenie, w Polsce nastąpił znaczny wzrost poziomu inflacji. Poniżej przedstawiono roczne wskaźniki inflacji w Polsce w latach 2017–2024²²:

Rok	Poziom inflacji
2017	2,0%
2018	1,6%
2019	2,3%
2020	3,4%
2021	5,1%
2022	14,4%
2023	11,4%
2024	3,6%

Przyjmując średnią inflację na poziomie 5,5% w okresie od 2017 do 2024 roku, można oszacować, że obecne minimalne sumy gwarancyjne **powinny być podwyższone o około 51,4%** celem utrzymania

22. Główny Urząd Statystyczny, *Średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w latach 2017–2024*, Warszawa 2025, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/wskazniki-cen/wskazniki-cen-towarow-i-uslug-konsumpcyjnych-pot-inflacja/> [dostęp: 08.09.2025].

ich realnej wartości z 2017 roku (przy hipotetycznym założeniu, że wtedy były adekwatne do ryzyka). Powyższe szacunki zostały opracowane na podstawie wzoru na skumulowaną inflację²³:

$$S_7 = S_0 \times (1 + 0,02) \times (1 + 0,016) \times (1 + 0,023) \times (1 + 0,034) \times (1 + 0,051) \times (1 + 0,144) \times (1 + 0,114) \times (1 + 0,036)$$

$$S_7 = S_0 \times 1,514$$

Brak zmiany minimalnych sum gwarancyjnych pomimo postępującej inflacji od 2017 roku należy ocenić jako wyraźne legislacyjne zaniedbanie prawodawcy polskiego, a także – w szerszym ujęciu – przejaw niedostosowania systemu odpowiedzialności gwarancyjnej ubezpieczyciela asekurującego OC przewoźnika kolejowego względem fundamentalnych procesów ekonomicznych. Realia gospodarcze związane z inflacją cen za towary i usługi są również jedną z przyczyn wzrostu wartości inwestycji na kolei oraz wartości taboru, wskazanych jako kolejne argumenty za legislacyjnym podwyższeniem sum gwarancyjnych.

3.2. Wzrost wartości inwestycji na kolei

Największy zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce – PKP PLK SA, jako główny beneficjent środków finansowych z Programu Krajowego Planu Odbudowy²⁴ realizuje obecnie inwestycje o wartości około 11,5 mld zł (dane z czerwca 2025 roku)²⁵. Dodatkowo wciąż prowadzone są inwestycje kolejowe związane z programem kolejowym Centralnego Portu Komunikacyjnego. Do 2032 roku spółka Centralny Port Komunikacyjny planuje wydać prawie 132 mld zł, z czego tylko na inwestycje kolejowe zostanie przeznaczona kwota 76,8 mld zł²⁶. W ogólnym zestawieniu wartość 270 projektów kolejowych (2022–2027) szacowana jest na 125 mld zł, z czego dopiero część projektów o wartości 37 mld zł jest w realizacji²⁷.

Badając podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego wobec zarządcy infrastruktury, wskazać należy możliwość dochodzenia roszczeń przez zarządcę w związku z wyrządzoną przez przewoźnika kolejowego szkodą w infrastrukturze kolejowej zarówno na podstawie nienależytego wykonania zawartej umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej²⁸ opartej o zasady ogólne na podstawie art. 471 Kodeksu cywilnego²⁹ (dalej: k.c.), jak i deliktu na podstawie art. 435 k.c.

23. P.A. Samuelson, W.D Nordhaus, *Economics, 19 Edition*, McGraw-Hill 2009, s. 320–322. Wzór na skumulowaną inflację:

$$s_n = \prod_{t=1}^n (1 + s_t)$$

gdzie: S_0 – suma gwarancyjna z roku bazowego (2017), s_t – roczna stopa inflacji w roku t , s_n – wartość skorygowana po latach n .

24. Wypowiedzi przedstawicieli PKP PLK na XIV Kongresie Kolejowym, Warszawa 2024.

25. <https://www.wnp.pl/rynki/pkp-plk-realizuja-obecnie-inwestycje-o-wartosci-blisko-11-5-mld-zl-z-kpo,954808.html> [dostęp: 9.09.2025]; <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rekordowe-inwestycje-na-kolei-minister-infrastruktury-dariusz-klimeczak-na-konferencji-o-rozwoju-polskiej-infrastruktury-kolejowej> [dostęp: 9.09.2025].

26. <https://www.cpk.pl/pl/aktualnosci-2/wydatki-inwestycyjne-cpk-do-2032-r-jest-nowy-program-wieloletni> [dostęp: 9.09.2025].

27. Spectis, *Raport. Budownictwo Kolejowe w Polsce 2022–2027*, Warszawa 2025, <https://spectis.pl/blog/poteczny-wzrost-potencjalu-inwestycyjnego-budownictwa-kolejowego-w-polsce> [dostęp: 9.09.2025].

28. Udostępnianie infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury – PKP PLK odbywa się na podstawie: regulaminu sieci – zgodnie z art. 32 ustawy o transporcie kolejowym, umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, zawieranej z aplikantem, umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, zawieranej z przewoźnikiem.

29. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny [tekst jedn. Dz. U. 2025, poz. 1071].

ustanawiającego szeroką odpowiedzialność przewoźnika kolejowego, jako przedsiębiorstwa kolejowego wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody, opartą na zasadzie ryzyka³⁰. Wskazać należy, że do uszkodzeń infrastruktury dochodzi najczęściej w przypadku wykolejenia pociągu (np.: uszkodzenie nawierzchni torów, rozjazdów czy sieci trakcyjnej) oraz w sytuacji awarii technicznej pojazdu trakcyjnego (np. zniszczenie urządzeń sterowania ruchem kolejowym). Dodatkowo przewoźnik może być odpowiedzialny za zablokowanie linii kolejowej i powstałe koszty związane z opóźnieniami lub odwołaniem innych pociągów – przykłady szkód zostaną omówione w dalszej części artykułu.

Powyżej opisany wzrost wartości aktywów potencjalnego poszkodowanego – PKP PLK (jako największego zarządcy infrastruktury) oraz szeroka odpowiedzialność przewoźnika kolejowego (oparta zazwyczaj na zasadzie ryzyka) obrazują skalę możliwych szkód wyrządzonych w mieniu o wysokiej i wciąż rosnącej wartości.

3.3. Wzrost wartości taboru kolejowego

Kolejnym potencjalnym poszkodowanym, w którego mieniu może wyrządzić szkodę przewoźnik kolejowy ruchem swojego przedsiębiorstwa, jest inny przewoźnik kolejowy. Analogicznie – jak przy wzroście wartości infrastruktury kolejowej – w Polsce ma miejsce również wzrost wartości taboru kolejowego. Dla zobrazowania: w 2024 roku wartość wszystkich kontraktów na dostawy nowego taboru pasażerskiego sięgnęła rekordowo 13 mln zł – jest to najwyższy poziom w historii polskiego kolejnictwa. W 2024 roku podpisano kontrakty na dostawy łącznie aż 130 elektrycznych zespołów trakcyjnych, 300 wagonów pasażerskich, 35 dwunapędowych zespołów trakcyjnych oraz 63 lokomotyw mających prowadzić składy pasażerskie³¹. Sama wartość poczynionych inwestycji jednak niekoniecznie musi odpowiadać konieczności naprawienia szkody wyrządzonej innemu przewoźnikowi kolejowemu, stąd też dla dokładniejszego zobrazowania wartości taboru przewoźników kolejowych, który może ulec uszkodzeniu wskutek zdarzenia szkodowego, warto wskazać na wartość kwotową pojedynczego pojazdu trakcyjnego, który może zostać uszkodzony. I tak dla przykładu:

Rodzaj pojazdu	Szacowana wartość
Elektryczny zespół trakcyjny (EZT) wyprodukowany przez Spółkę NEWAG dla Kolei Mazowieckich	40 mln zł ³²
Elektryczny zespół trakcyjny (EZT) wyprodukowany przez Spółkę STADLER dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej	53 mln zł ³³
Pojazdy trakcyjne dużej prędkości własności PKP Intercity wyprodukowane przez Alstom	100 mln zł ³⁴

30. M. Wałachowska, M.P. Ziemiak, [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534)*, [red.] M. Fras, M. Habdas, Wolters Kluwer, Warszawa 2018, s. 505 i nast. Szerzej na temat odpowiedzialności przewoźnika kolejowego względem zarządcy infrastruktury: P. Piątkowski, *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz 2025, s. 115–120 oraz powołana tam literatura.

31. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/raport-taborowy-kontrakty-za-13-mld-zl-w-2024-r-122937.html> [dostęp: 9.09.2025].

32. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pesa-o-ponad-pol-miliarda-tansza-od-oczekiwan-kolei-mazowieckich-na-71-eztow-83095.html> [dostęp: 11.09.2025].

33. <https://transinfo.pl/inforail/lodzkie-na-zakupach-taborowych-6-plus-12-ezt-ow/> [dostęp: 11.09.2025].

34. <https://wgospodarce.pl/informacje/152169-ppk-intercity-wybralo-kto-wygral-umowe-za-41-mld-zl> [dostęp: 11.09.2025].

3.4. Szkody w sektorze kolejowym w latach 2020–2025

W celu rzetelnej oceny adekwatności sum gwarancyjnych przewoźnika kolejowego (a raczej ich nieadekwatności do rzeczywistego ryzyka w ruchu kolejowym) konieczne jest odwołanie się również do przykładowych wydarzeń historycznych dotyczących szkód kolejowych mających miejsce w latach 2020–2025 (z wyłączeniem zderzeń pojazdów kolejowych z pojazdami samochodowymi). Nie ograniczyłem się wyłącznie do Polski z uwagi na to, że ruch kolejowy w innych krajach europejskich odbywa się na podobnych zasadach, a i podstawy odpowiedzialności przewoźnika kolejowego za wyrządzone szkody są zbliżone do polskich regulacji prawnych. Skrócona analiza przeszłych incydentów oraz wypadków na kolei pozwala nie tylko zidentyfikować obecne źródła ryzyka, ale także oszacować potencjalne koszty związane z koniecznością naprawienia szkody. Argument z wykorzystaniem historycznych danych, w mojej ocenie również przemawia za koniecznością podwyższenia minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce.

Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Opis okoliczności oraz przyczyna szkody	Szacunkowa wartość strat
9.03.2020	Polska (Szymankowo)	Zderzenie pociągu roboczego z pociągiem towarowym przewoźnika HSL Polska Sp. z o.o. Uszkodzona infrastruktura kolejowa oraz tabor. Śmierć 2 osób. Przyczyna zdarzenia: błąd maszynisty HSL Polska Sp. z o.o. – pominięcie semafora wjazdowego „P” nadającego sygnał S1 „Stój” ³⁵	0,5–2 mln zł
26.02.2021	Polska (Grodzisko Dolne)	Zderzenie pociągu towarowego przewoźnika Lotos Kolej Sp. z o.o. z pociągiem pasażerskim PKP Intercity S.A. Uszkodzona infrastruktura kolejowa oraz tabor. 7 osób poszkodowanych. Przyczyna zdarzenia: błąd maszynisty Lotos Kolej – pominięcie semafora kształtowego D2 nadającego sygnał Sr1 „Stój” ³⁶ .	3–5 mln zł
3.06.2022	Niemcy (Garmisch-Partenkirchen)	Wykolejenie pociągu pasażerskiego w wyniku zastosowanych wadliwych podkładów betonowych. Uszkodzenie infrastruktury kolejowej oraz taboru. Zginęło 5 osób, 78 osób rannych ³⁷ .	4,75 mln euro
5.10.2023	Polska (Gdynia Główna)	Zderzenie pociągów pasażerskich POLREGIO. Uszkodzona infrastruktura kolejowa oraz tabor. 9 osób poszkodowanych. Przyczyna szkody: błąd maszynisty pominięcie tarczy manewrowej Tm30 nadającej sygnał „Jazda manewrowa zabroniona” oraz przekroczenie dozwolonej prędkości manewrowej ³⁸ .	10 mln zł

35. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, *RAPORT Nr PKBWK 01/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A 13 zaistniałego w dniu 9 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny*, Warszawa 2021, s. 7–8.

36. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, *RAPORT Nr PKBWK 03/T1/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. o godz. 05:32 w stacji Grodzisko Dolne, w torze nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk*, Warszawa 2022, s. 2.

37. <https://www.wnp.pl/logistyka/niemcy-katastrofa-kolejowa-w-bawarii-cztery-osoby-zginely,587952.html> [dostęp: 11.09.2025]; <https://eisenbahn.de/eisenbahn-magazin/db-zieht-konsequenzen-aus-zugunfall-12939> [dostęp: 11.09.2025].

38. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, *Raport tymczasowy nr PKBWK 02/T1/2024 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 05.10.2023 r. o godz. 7:00 na stacji Gdynia Główna. Tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Zarządca PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni*, Warszawa 2024, s. 2.

Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Opis okoliczności oraz przyczyna szkody	Szacunkowa wartość strat
28.02.2023	Grecja (Tempi)	Czołowe zderzenie pociągu towarowego z pociągiem pasażerskim między stacjami Larisa i Neoi Poroi. W pociągu pasażerskim podróżowały 352 osoby. Zginęło 57 osób, 81 zostało ciężko rannych. Uszkodzenia infrastruktury kolejowej oraz taboru. Wstrzymany ruch kolejowy. Bezpośrednia przyczyna zdarzenia: błąd dyżurnego ruchu, który nieprawidłowo skierował pociąg pasażerski na tor, po którym poruszał się pociąg towarowy (wskazano również na przyczyny pośrednie: nie były wykorzystane możliwości automatycznego sposobu ustawiania drogi przebiegu, komunikacja między dyżurnym ruchu a maszynistą była niezgodna z przepisami, zła jakość i niewystarczające utrzymanie infrastruktury kolejowej, w tym systemów sterowania) ³⁹ .	100 mln euro – wyłącznie szkody w infrastrukturze kolejowej
28.02.2025	Czechy (Hustopeče nad Bečvou)	Wykolejenie pociągu towarowego przewożącego benzen (pożar 15 cystern). Uszkodzona infrastruktura, tabor kolejowy, szkoda w środowisku. Brak osób poszkodowanych. Przyczyna zdarzenia: brak ustalonej dokładnej przyczyny szkody – na etapie wyjaśniania, podejrzenie nadmiernej prędkości ⁴⁰ .	40 mln euro
27.07.2025	Niemcy (Badenia-Wirtembergia)	Wykolejenie pociągu pasażerskiego w wyniku osunięcia ziemi spowodowanego opadami deszczu. Uszkodzenie infrastruktury kolejowej oraz taboru. Zginęły 3 osoby, 41 osób rannych ⁴¹ .	kilkanaście mln euro

3.5. Minimalne sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu OC przewoźników kolejowych w innych krajach europejskich

Niezmiennie od kilkunastu lat najwyższe minimalne sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu OC przewoźników kolejowych obowiązują w kraju związanym z historycznym rozwojem kolejnictwa – Wielkiej Brytanii. Minimalna suma gwarancyjna wynosi **155 mln £**⁴² (około 762 mln zł!). Ustanowiona ona została jako warunek uzyskania licencji przewoźnika kolejowego wydawanej przez pozarządowy organ regulacyjny: Office of Rail Regulation⁴³ (dalej: ORR). Jednym z zadań ORR jest udzielanie przewoźnikom kolejowym licencji, której warunki określone zostały uregulowane

39. National Organization for the Investigation of Air and Rail Accidents and Transport Safety, *Head-on collision between a passenger train and a freight train in Tempí*, 2025 <https://www.harsia.gr/index.php/2025/02/25/prosechos-to-porisma-gia-ta-tempi-stis-27-2-2025/> [dostęp: 11.09.2025].

40. <https://pl.euronews.com/europa/2025/03/30/czechy-stan-wyjatkowy-w-regionie-olomunca-z-powodu-wycieku-benzenu> [dostęp: 11.09.2025].

41. <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/niemcy-tragiczne-wykolejenie-pociagu-db-przez-ulewy-124167.html> [dostęp: 11.09.2025].

42. W 2006 r. ORR wystąpił z propozycją obniżenia minimalnej sumy gwarancyjnej z kwoty 155 mln £ do 100 mln £ [zob. http://orr.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0008/2006/307.pdf, s. 9 i nast. [dostęp: 15.09.2025], niemniej jednak nie spotkało się to z aprobatą większości podmiotów sektora kolejowego – w szczególności zarządcy infrastruktury Network Rail, który jako argumenty przeciw zmniejszeniu dotychczasowych sum wskazał następujące:

- według analiz metodą *worst case scenario* w 2003 r. wskaźnik ten wynosił 120–180 mln £;
- rosnącą świadomość ubezpieczeniową społeczeństwa, a co z tym związane – wzrost liczby roszczeń oraz ich wysokości;
- brak waloryzacji minimalnych sum gwarancyjnych od momentu ich wprowadzenia – 1994 r.

43. <http://orr.gov.uk/> [dostęp: 11.09.2025].

w akcie *The Railway (Licensing of Railway Undertakings) Regulations 2005*⁴⁴. Podmiot ubiegający się o licencję na wykonywanie przewozów kolejowych musi spełnić m.in. wymóg posiadania umowy ubezpieczenia OC lub umowy zabezpieczającej finansowe skutki powstania szkody, za którą odpowiedzialny byłby przewoźnik kolejowy⁴⁵.

Kolejnym krajem, w którym obowiązują wysokie minimalne sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu OC przewoźnika kolejowego, są Niemcy. Obowiązek ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego uregulowany został w § 14 *Allgemeines Eisenbahngesetz* (dalej: AEG)⁴⁶. Zgodnie z tym przepisem przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury zobowiązani są do zawarcia umowy ubezpieczenia OC, obejmującej wynagrodzenie szkód na osobie oraz szkód na mieniu powstałych w trakcie wykonywania eksploatacji infrastruktury kolejowej. Minimalna suma gwarancyjna wysokość 20 mln euro na zdarzenie i musi być dostępna co najmniej dwa razy dla każdego okresu ubezpieczenia (tzw. podwójny agregat roczny). Oznacza to, że w przypadku wypłaty odszkodowania z tytułu pierwszej szkody ustanowiona suma gwarancyjna 20 mln euro nie będzie zmniejszona o wypłaconą kwotę i będzie obowiązywała również w przypadku kolejnej szkody. W rzeczywistości kwota ta będzie wynosiła 40 mln euro (2 x 20 mln) – § 14b AEG.

Kolejnym krajem europejskim, gdzie prawodawca zdecydował o wysokich minimalnych sumach gwarancyjnych w ubezpieczeniu OC przewoźników kolejowych, jest Belgia. Minimalna suma gwarancyjna została ustanowiona w *Royal Decree* z 8 grudnia 2013 roku⁴⁷. Kwota ta została ustalona na 50 mln euro na jedno zdarzenie i 70 mln euro na jedno zdarzenie w przypadku świadczenia usług transportu kolejowego dla pasażerów i dla przewoźników kolejowych posiadających jednolity certyfikat bezpieczeństwa zezwalający na przewóz towarów niebezpiecznych⁴⁸.

We Francji minimalne sumy gwarancyjne w ubezpieczeniu OC przewoźników kolejowych ustanowiono Ustawą nr 2014-872 z dnia 1 sierpnia 2014 roku w sprawie reformy sektora kolejowego⁴⁹ oraz Dekretem nr 2015-189 w sprawie warunków uzyskania licencji przewoźnika kolejowego⁵⁰. Zgodnie z tymi aktami minimalne sumy gwarancyjne wynoszą 45 mln euro na jedno i wszystkie zdarzenia w ciągu roku (dotyczy przewozów pasażerskich) oraz 10 mln euro na jedno i wszystkie zdarzenia w ciągu roku (dotyczy przewozów towarowych) w przypadku przewoźników wykonujących pracę przewozową w wymiarze mniejszym niż 500 mln tonokilometrów rocznie oraz

44. http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2005/3050/pdfs/ukxi_20053050_en.pdf [dostęp: 11.09.2025].

45. Zob. szerzej nt. regulacji prawnej ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego w Wielkiej Brytanii – P. Piątkowski, *Ubezpieczenie E*, s. 233–242.

46. „Allgemeines Eisenbahngesetz” z dnia 27 grudnia 1993 r. (BGBl. I s. 2378).

47. Royal Decree of 8 December 2013 concerning the setting of the minimum amount for the cover of civil liability for travel on the railway infrastructure.

48. Zob. szerzej nt. transportu kolejowego (w tym ubezpieczenia odpowiedzialności przewoźnika kolejowego) w Belgii: Infrabel, *Network Statement Valid from 14/12/2025 to 12/12/2026*, Brüssel 2025 https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/paragraph/NS%202026_20250530.pdf [dostęp: 11.09.2025] oraz N.R. Fulbright, *Rail Transport in Belgium*, 2019, <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=456f9507-9c4c-4b99-9a7f-0b0935fcbfe6> [dostęp: 11.09.2025].

49. LOI n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORF-TEXT000029330511> [dostęp: 11.09.2025].

50. Décret n° 2015-960 du 31 juillet 2015 relatif à la licence d'entreprise ferroviaire et portant diverses dispositions en matière de transport, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000030967085> [dostęp: 11.09.2025].

25 mln euro na jedno i wszystkie zdarzenia dla przewoźników wykonujących pracę przewozową w wymiarze większym niż 500 mln tonokilometrów rocznie.

Poniżej zestawienie minimalnych sum gwarancyjnych w ubezpieczeniu OC przewoźnika kolejowego w wybranych krajach europejskich. W porównaniu z obowiązującymi regulacjami innych krajów europejskich Polska pozostaje niestety wyraźnie w tyle pod względem poziomu kwot, co stwarza ryzyko niedostosowania krajowego systemu bezpieczeństwa do standardów europejskich. Niższe sumy gwarancyjne obowiązują np. w Rumunii czy Bułgarii⁵¹.

Kraj	Minimalna suma gwarancyjna
Wielka Brytania	155 mln £ (około 181 mln euro)
Niemcy	40 mln euro
Belgia	50 mln euro dla przewoźników towarowych 70 mln euro dla przewoźników pasażerskich
Francja	10/25 mln euro dla przewoźników towarowych 45 mln euro dla przewoźników pasażerskich
Polska	2,5 mln euro
Rumunia	100 tys. euro dla przewoźników towarowych 500 tys. euro dla przewoźników pasażerskich
Bułgaria	255 tys. euro na jedno i 1,2 mln euro na wszystkie zdarzenia rocznie.

3.6. Porównanie minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego z sumami gwarancyjnymi w ubezpieczeniu OC posiadaczy pojazdów mechanicznych oraz w ubezpieczeniu OC przewoźnika lotniczego

Minimalne sumy gwarancyjne w obowiązkowych ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej mają pełnić kluczową funkcję w systemie zabezpieczenia interesów poszkodowanych. Ich podstawowym celem jest zapewnienie, w przypadku szkody spowodowanej działalnością ubezpieczonego podmiotu, będącego sprawcą szkody, realnego zabezpieczenia majątkowego przeznaczonego na wypłatę należnego odszkodowania na rzecz poszkodowanych. W ubezpieczeniach odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (dalej: OC ppm)⁵² oraz ubezpieczeniu OC przewoźnika lotniczego⁵³ nominalny poziom sum gwarancyjnych skorelowany jest ze skalą szkód oraz specyfiką ryzyka danego środka transportu, co niestety nie ma miejsca przy ustalonych minimalnych sumach gwarancyjnych w transporcie kolejowym. Poniżej tabelaryczne zestawienie.

51. Urząd Transportu Kolejowego, *Minimalny poziom ubezpieczenia OC w Polsce na tle wybranych państw europejskich*, Warszawa 2023, <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/20170,Minimalny-poziom-ubezpieczenia-OC-w-Polsce-na-tle-wybranych-panstw-europejskich.html> [dostęp: 11.09.2025], zob. też: <https://www.nakolei.pl/jak-ubezpieczaja-sie-zagraniczni-przewoznicy-kolejowi/> [dostęp: 11.09.2025].

52. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz. U. 2025, poz. 367, 1019, 1174, 1175, 1176.), dalej: u.o.o.

53. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz. U. 2023, poz. 2110; 2024, poz. 731, 1222; 2025 poz. 31, 179, 374, 769), Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 27 grudnia 2012 r.

Rodzaj ubezpieczenia	Wysokość minimalnej sumy gwarancyjnej	Waloryzacja
Ubezpieczenie OC ppm	29 876 400 zł w przypadku szkód na osobie 6 021 600 zł w przypadku szkód w mieniu (art. 36 u.o.o.) ⁵⁴	Tak. Ostatnia zmiana art. 36 u.o.o. w dniu 6 listopada 2025: podwyższenie sum o 24% ⁵⁵ . Do 6 listopada 2025 r.: 1) 5 210 000 euro w przypadku szkód na osobie 2) 1 050 000 euro w przypadku szkód na mieniu Do 31 grudnia 2018 r.: 1) 5 000 000 euro w przypadku szkód na osobie 2) 1 000 000 euro w przypadku szkód na mieniu Do 1 stycznia 2006 r.: 1) 350 000 euro w przypadku szkód na osobie 2) 300 000 euro w przypadku szkód na mieniu
Ubezpieczenie OC przewoźnika lotniczego	szkody na osobie i mieniu (a także opóźnienia) wyrządzone pasażerom – 100 000 SDR ⁵⁶ na jednego pasażera (art. 209 Prawa Lotniczego) szkody wyrządzone podmiotom trzecim: od 500 000 franków Poincare ⁵⁷ do 80 000 000 franków Poincare, w zależności od masy statku powietrznego ⁵⁸ (art. 11 Konwencji Rzymskiej z 1952 r. zob. też art. 4 jeszcze nieratyfikowanej przez Polskę Konwencji o odszkodowaniach za szkody wyrządzone stronom trzecim przez statek powietrzny) ⁵⁹	Nie. Brak podstaw – wysokie minimalne sumy gwarancyjne z uwagi na ustanowienie kwoty.

54. Art. 36. 1 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych, przedsiębiorców wykonujących obsługę naziemną oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz. U. 2013, poz. 67).
55. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych [tekst jedn. Dz. U. 2023, poz. 2500]. Zob. też: <https://pau.org.pl/blogiu/zmiany-w-ustawie-o-ubezpieczeniach-obowiazkowych/> [dostęp: 15.09.2025].
56. Specjalne prawa ciągnięcia (ang. *Special Drawing Rights*, SDR) – międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, umowna jednostka monetarna, mająca charakter pieniądza bezgotówkowego, czyli istniejącego wyłącznie w postaci zapisów księgowych na bankowych rachunkach depozytowych, utworzona przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w 1967 roku w celu stabilizacji międzynarodowego systemu walutowego i wprowadzona w 1970 jako narzędzie walki z grożącym kryzysem płynności. Kurs SDR na dzień 11 września 2025 r.: 1 SDR = 1,23 euro.
57. 1 frank Poincare w przybliżeniu wynosi 16 zł. Jest to jednostka obrachunkowa oparta na złocie 65,5 mg złota próby 900.
58. Konwencja o szkodach wyrządzonych przez obce statki powietrzne osobom trzecim na powierzchni podpisana w Rzymie dnia 7 października 1952 r. (Dz. U. 1963, nr 24, poz. 137). Polska ratyfikowała Konwencję 29 maja 1963 r., zob. szerzej: A. Konert, *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2014, s. 39–70.
59. Konwencja dotycząca odszkodowań za szkody wyrządzone przez statki powietrzne osobom trzecim podpisana w Montrealu dnia 2 maja 2009 r. (*Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties*) DCCD Doc. No. 42, ICAO: Montreal, 1 May 2009. – zob. szerzej: A. Konert, *Ubezpieczenia lotnicze*, Wolters Kluwer, Warszawa 2014. Do listopada 2009 r. konwencję podpisało 7 państw, natomiast nie dokonano ani jednej ratyfikacji, <https://sip.lex.pl/#!/monograph/369288047/23?keyword=konert%20ubezpieczenie&toctHit=1&cm=SREST> [dostęp: 18.09.2025].

Wnioski

Analiza wysokości minimalnych sum gwarancyjnych w ubezpieczeniu OC przewoźnika kolejowego wyraźnie daje podstawy do stwierdzenia, że ich obecna wysokość nie jest adekwatna do rzeczywistego ryzyka prowadzenia działalności przewoźników występującego w sektorze kolejowym. Poziom tych sum jest rażąco niewystarczający w świetle wyżej przytoczonych argumentów – postępującej od 2017 roku inflacji, wzrostu wartości infrastruktury kolejowej oraz taboru czy historii szkód oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w latach 2017–2025. Dodatkowym wyznacznikiem przy ustalaniu minimalnych sum gwarancyjnych powinien być poziom analogicznych sum obowiązujący w innych krajach europejskich – np. Francji, Niemiec czy Belgii. Przed prawodawcą stoi zatem bezwzględny obowiązek podniesienia minimalnych sum gwarancyjnych, ustalonych w 2017 roku, gdyż ich niski poziom stopniowo prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa sektora kolejowego i nie zapewnia adekwatnej ochrony osób trzecich oraz mienia – zarówno w przypadku szkód powtarzalnych, jak i w szczególności – zdarzeń o charakterze katastroficznym. W konsekwencji podwyższenie sum gwarancyjnych – z kwoty 2,5 mln euro do kwoty co najmniej 7 mln euro, przy docelowym planowanym poziomie 10 mln euro, jest nie tylko konieczne, ale stanowi fundamentalny warunek bezpieczeństwa i ochrony interesów poszkodowanych oraz ubezpieczonych przewoźników kolejowych.

Wykaz źródeł

- Fulbright N.R., *Rail Transport in Belgium*, 2019.
- Główny Urząd Statystyczny, *Średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w latach 2017–2024*, Warszawa 2025.
- Infrabel, *Network Statement Valid from 14/12/2025 to 12/12/2026*, Brüssel 2025.
- Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania. Część ogólna (art. 353–534), Fras M., Habdas M. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2018.
- Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2024 r.*, Warszawa 2025.
- Konert A., *Odpowiedzialność za szkodę na ziemi wyrządzoną ruchem statku powietrznego*, Wolters Kluwer, Warszawa 2014.
- Konert A., *Ubezpieczenia lotnicze*, Wolters Kluwer, Warszawa 2014.
- National Organization for the Investigation of Air and Rail Accidents and Transport Safety, *Head-on collision between a passenger train and a freight train in Tempi*, 2025.
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, *RAPORT Nr PKBWK 01/2021 z badania poważnego wypadku kategorii A 13 zaistniałego w dniu 9 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linia kolejowa nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny*, Warszawa 2021.
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, *RAPORT Nr PKBWK 03/T1/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. o godz. 05:32 w stacji Grodzisko Dolne, w torze nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk*, Warszawa 2022.
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, *RAPORT Nr PKBWK 06/2024 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 24.08.2023 r. o godz. 12:05 na stacji*

- Skiernewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice obszar zarządcy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Łodzi, Warszawa 2024.*
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, *Raport tymczasowy nr PKBWK 02/T1/2024 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 05.10.2023 r. o godz. 7:00 na stacji Gdynia Główna. Tor 5 rozjazd 45, km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Zarządca PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, Warszawa 2024.*
- Piątkowski P., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego – uwagi krytyczne*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2017, nr 3.
- Piątkowski P., *Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika kolejowego w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz 2025.
- Samuelson P.A., Nordhaus W.D., *Economics*, McGraw Hill, Yale 2009.
- Serwach M., *Problematyka sumy gwarancyjnej oraz praktycznych konsekwencji nieprawidłowego ustalenia jej wysokości*, „Prawo Asekuracyjne” 2008, nr 2.
- Spectis, *Raport. Budownictwo Kolejowe w Polsce 2022–2027*, Warszawa 2025.
- Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2018.
- Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2021.
- Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2023.
- Urząd Transportu Kolejowego, *Badanie poziomu zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej przewoźników kolejowych*, Warszawa 2024.
- Urząd Transportu Kolejowego, *Dokument konsultacyjny. Ustalenia Prezesa UTK w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej działalności przewoźników kolejowych*, Warszawa 2014.
- Urząd Transportu Kolejowego, *Minimalny poziom ubezpieczenia OC w Polsce na tle wybranych państw europejskich*, Warszawa 2023.
- Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, Treła M., Wajda P., Wierzbowski M. [red.], Wolters Kluwer, Warszawa 2022.
- Wiśnicki B., *Rozwój Transportu multimodalnego w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie” 2003, nr 69.

Guaranteed amounts „on the rail siding” – on the inadequacy of minimum guaranteed amounts in civil liability insurance of railway carriers in Poland

The aim of this article is to highlight the inadequacy of the minimum guarantee limits for mandatory third-party liability insurance for rail carriers in Poland, in the context of ensuring rail safety and current economic realities. The author points out that since the entry into force of the first (and unfortunately only) Regulation of the Minister of Development and Finance of 25 May 2017 on rail carrier insurance, the guarantee limits introduced therein have not been increased for over eight years. The article provides a historical and legal-comparative analysis of the minimum guarantee limits for rail carrier

liability insurance in Poland and argues for the need for the legislature to immediately increase these guarantee limits. Arguments in favor of this include, in particular, economic realities related to inflation, the increase in the value of railway investments and rolling stock, and higher guarantee limits in other European countries. The final part will present de lege ferenda postulate resulting from the need to ensure real protection of potential injured parties in the railway sector and, on the other hand, to ensure the financial stability of insured railway carriers.

Keywords: rail transport, civil liability insurance, rail carrier, guaranteed amounts, Office of Rail Transport

DR PATRYK PIĄTKOWSKI – adiunkt w Katedrze Prawa Cywilnego na Wydziale Prawa i Ekonomii, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy; broker ubezpieczeniowy, ekspert ds. likwidacji szkód klientów korporacyjnych przedsiębiorstw kolejowych w EIB SA.

ORCID: 0000-0002-7926-2243

e-mail: patryk.piatkowski@ukw.edu.pl