

# UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ ZAWODOWEJ PRZEWOŹNIKA (OCZ)

---

Czy może pokryć Twoje zobowiązania  
finansowe?

Jerzy Różyk

Warszawa, 21 kwietnia 2020 r.

## 1. Wprowadzenie

Wejście w życie Rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. doprowadziło do zmiany ustawy o transporcie drogowym. Nowa ustawa z dnia 16 września 2011 r. zmieniła zasady dokumentowania przez przewoźników zdolności finansowej przy ubieganiu się o licencje transportowe. Pod rządami poprzedniej ustawy, przewoźnik mógł potwierdzać sytuację finansową sprawozdaniem finansowym lub będącymi w jego dyspozycji środkami pieniężnymi, innymi aktywami, akcjami, udziałami lub innymi zbywalnymi papierami wartościowymi, udzielonymi gwarancjami lub poręczeniami bankowymi, a także nieruchomościami. Nowa ustawa obowiązująca od 01.01.2012 r. zaimplementowała wprost przepisy rozporządzenia i narzuciła na przewoźników obowiązek dokumentowania zdolności finansowej wyłącznie sprawozdaniem finansowym. Zmiana okazała się tak radykalna, że środowisko transportowe dość ostro zaprotestowało. Po kilkumiesięcznych sporach, **ustawodawca dał przewoźnikom możliwość dokumentowania zdolności finansowej tzw. ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej (zawodowej) przewoźnika**. Od początku były jednak wątpliwości, czy wprowadzone ubezpieczenie faktycznie zabezpiecza wymagane rozporządzeniem zobowiązania finansowe przewoźników. A ponieważ był to produkt ubezpieczeniowy, były również wątpliwości co do skuteczności tego ubezpieczenia.

**W celu określenia faktycznej skuteczności ubezpieczenia, podjęta została próba oceny zakresu udzielanej przez zakłady ubezpieczeń ochrony ubezpieczeniowej. Ocenie poddane zostały ogólne warunki ubezpieczenia oferowane przez sześciu ubezpieczycieli.**

### Tematyka objęta opracowaniem

1. Zdolność finansowa przewoźnika według rozporządzenia (WE) nr 1071/2009
2. Polisa OC zawodowej przewoźnika (OCZ) – zakres ubezpieczenia
3. „Utrata zdolności finansowej”. Co należy rozumieć pod tym pojęciem?
4. Jak można potwierdzić utratę zdolności finansowej?
5. Wymagalność zobowiązania a wykonalność zobowiązania na podstawie tytułu wykonawczego
6. Polisa OC zawodowej przewoźnika i jej zastosowanie w praktyce

## 2. Zdolność finansowa przewoźnika według Rozporządzenia (WE) nr 1071/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. określa warunki jakie musi spełnić przewoźnik wykonujący zawód przewoźnika drogowego. Jednym z kluczowych jest wymóg określony w art. 3 ust. 1 lit. c), zgodnie z którym **przewoźnik musi posiadać odpowiednią zdolność finansową**. Warunki związane z wymogiem posiadania zdolności finansowej określa art. 7 ust. 1 rozporządzenia. Stanowi on, że *„W celu spełnienia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) przedsiębiorca musi być w stanie w każdym momencie roku finansowego spełnić swoje zobowiązania finansowe.”*. Rozporządzenie nie określa o jakie zobowiązania finansowe chodzi. Może zatem chodzić o wszelkie zobowiązania finansowe, w tym m. in. należności podatkowe, składki ZUS, grzywny nałożone przez organy państwowe, przewoźne, za paliwo lub odszkodowania za szkodę w transporcie. Rodzaj zobowiązań ograniczony został jedynie tym, że muszą one być związane z prowadzeniem działalności transportowej.

Przepis ten wskazuje również, że przewoźnik musi potwierdzić, że *„dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9.000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5.000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.”*.

Należy zatem przyjąć, że za odpowiednią zdolność finansową rozporządzenie uznaje stan, w którym przewoźnik posiada kapitał i rezerwy o określonej wartości. Dla przykładu, przy 3 pojazdach, wartość ta nie może być niższa niż 19.000 EUR, a przy 13 pojazdach – nie niższa niż 69.000 EUR.

Jeżeli wartość kapitału i rezerw będących w dyspozycji przewoźnika będzie niższa od wartości wynikającej z art. 7 ust. 1 rozporządzenia, będzie to oznaczać, że nie posiada on odpowiedniej zdolności finansowej i nie spełnia wymogu określonego w art. 3 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia.

### 3. Polisa OC zawodowej przewoźnika (OCZ) – zakres ubezpieczenia

Art. 7 ust. 2 rozporządzenia dał przewoźnikom możliwość wykazywania zdolności finansowej za pomocą innego zabezpieczenia, jakim może być **ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej**. W 2012 roku taki produkt został stworzony przez dwóch ubezpieczycieli, jednakże nie został on uznany przez GITD jako forma dokumentowania zdolności finansowej. Po wielu miesiącach dyskusji i pod presją środowiska transportowego GITD finalnie uznał ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika za „inne zabezpieczenie”, o którym mówi art. 7 ust. 2 i dał przewoźnikom możliwość dokumentowania zdolności finansowej takimi właśnie polisami. Ubezpieczenie stało się zatem alternatywą dla dokumentowania zdolności finansowej sprawozdaniem finansowym i jest obecnie dystrybuowane przez większość zakładów ubezpieczeń. Choć wszyscy ubezpieczyciele oparli swoje warunki na jednym wzorcu, wszystkie zawierają elementy mogące w różnym stopniu wpływać na realność ochrony ubezpieczeniowej, a tym samym na ocenę samego produktu.

#### Cel ubezpieczenia

Treść ocenianych warunków wskazuje, że powstały one „w celu spełnienia” lub „w związku z koniecznością spełnienia” wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 roku. Należy zatem uznać, że produkt ten z założenia pełni funkcję ochronną związaną z zapewnieniem ubezpieczonemu ochrony ubezpieczeniowej na wypadek niemożności spełnienia przez niego zobowiązań finansowych, o których mówi przepis.

#### Przedmiot ubezpieczenia

W poszczególnych warunkach ubezpieczenia przedstawia się następująco:

- **Unią TU SA** – udziela ochrony ubezpieczeniowej w razie powstania po stronie przewoźnika wymagalnego i bezspornego zobowiązania finansowego,
- **Wiener TU SA** – udziela ochrony na wypadek zaistnienia po stronie przewoźnika zobowiązania do świadczenia pieniężnego,
- **STU Ergo Hestia SA** – udziela ochrony ubezpieczeniowej, na wypadek zaistnienia po stronie przewoźnika zobowiązania do świadczenia pieniężnego,
- **Generali TU SA** – obejmuje ochroną zobowiązania lub roszczenia finansowe wysunięte wobec przewoźnika,
- **AXA Ubezpieczenia TUIR SA** – pokryje za przewoźnika jego zobowiązania finansowe lub zaspokoi wysunięte wobec niego roszczenia finansowe,
- **CIG Pannónia** – pokryje za przewoźnika jego zobowiązania lub zaspokoi wysunięte wobec niego roszczenia finansowe.

Powyższe wskazuje, że zakłady ubezpieczeń obejmują ochroną, a nawet pokrywają zobowiązania lub roszczenia finansowe wysunięte wobec przewoźnika. Potwierdza to istnienie funkcji ochronnej charakterystycznej dla produktu ubezpieczeniowego.

## Warunki ubezpieczenia

Zakłady ubezpieczeń stawiają kilka warunków, które muszą być spełnione, aby uzyskać możliwość pokrycia zobowiązań finansowych z posiadanego ubezpieczenia.

**Warunek pierwszy** – do utraty możliwości uregulowania zobowiązania finansowego, świadczenia pieniężnego lub zaspokojenia roszczenia finansowego musi dojść wskutek wystąpienia zdarzenia ubezpieczeniowego lub wypadku ubezpieczeniowego.

Zdarzenia ubezpieczeniowe lub wypadki ubezpieczeniowe są podobnie definiowane przez większość ubezpieczycieli. W pięciu warunkach ubezpieczenia na sześć ocenianych, chodzi o niezależne od woli przewoźnika zdarzenie losowe. Tylko w jednym przypadku ubezpieczyciel stawia wymóg, aby zdarzenie losowe było również nagłe, niespodziewane i przyszłe. Ze względu na to, że art. 3 ust. 1 pkt 57 ustawy o działalności ubezpieczeniowej definiuje zdarzenie losowe jako zdarzenie przyszłe, niepewne i niezależne od woli ubezpieczającego, różnica nie powinna mieć jednak znaczenia. Można zatem stwierdzić, że w tym aspekcie warunki ubezpieczenia są podobne i nie odbiegają od standardu.

**Warunek drugi** – zdarzenie losowe (zdefiniowane powyżej) musi powodować **utratę zdolności finansowej** do regulowania zobowiązań finansowych (wszystkie zakłady ubezpieczeń).

**Warunek trzeci** – zobowiązanie finansowe musi pozostawać w bezpośrednim związku z zawodową działalnością przewoźnika (wszystkie zakłady ubezpieczeń).

**Warunek czwarty** – konieczność wystąpienia wszystkich przesłanek, a więc: zdarzenia lub wypadku ubezpieczeniowego, utraty zdolności finansowej i powstania zobowiązania finansowego lub pieniężnego, w okresie trwania ubezpieczenia (wszystkie zakłady ubezpieczeń).

**Warunek piąty** – konieczność zgłoszenia szkody w ciągu 5 dni od zaistnienia zdarzenia lub wypadku ubezpieczeniowego albo uzyskania o nim wiadomości (wszystkie zakłady ubezpieczeń).

O ile powyższy termin zgłaszania szkód nie odbiega od standardów stosowanych w innych ubezpieczeniach, to w przypadku trzech zakładów ubezpieczeń, warunki ubezpieczenia przewidują dużo poważniejsze ograniczenie. Wynika z nich bowiem, że **ochroną ubezpieczeniową objęte są wypadki ubezpieczeniowe, które zostały zgłoszone do zakładów ubezpieczeń w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej**. Oznacza to, że we wskazanym terminie przewoźnik musi przedstawić zakładowi ubezpieczeń dowody potwierdzające (łącznie):

- wystąpienie zdarzenia lub wypadku ubezpieczeniowego,
- utratę zdolności finansowej i
- powstanie wymagalnego zobowiązania finansowego lub pieniężnego (po upływie terminu zapłaty).

**Warunek szósty** – konieczność przekazania zakładowi ubezpieczeń dowodu potwierdzającego prawomocny tytuł wykonawczy oraz postanowienia o bezskuteczności egzekucji (jeden zakład ubezpieczeń).

Warunki ubezpieczenia nie narzucają na przewoźnika obowiązku udowodnienia powyższego w okresie ubezpieczenia. Nie spełnienie tego obowiązku nie ma również bezpośredniego wpływu na istnienie ochrony ubezpieczeniowej, jednakże uniemożliwi uzyskanie ewentualnego odszkodowania. Warunki ubezpieczenia uzależniają bowiem wydanie decyzji o wypłacie odszkodowania od dostarczenia ubezpieczycielowi wszelkich dokumentów i wyjaśnień, „*w tym prawomocnego tytułu wykonawczego przeciwko Ubezpieczonemu wraz z informacją właściwego organu o bezskutecznej egzekucji*”.

### Wyłączenia odpowiedzialności

Wszystkie oceniane warunki zawierają dość obszerną listę wyłączeń. Do głównych należą wyłączenia odpowiedzialności za utratę możliwości uregulowania przez przewoźnika roszczeń i zobowiązań finansowych lub płatniczych, spowodowaną wskutek:

1. *wojny, wojny domowej, rebelii, rewolucji, powstania, lokautu, aktów sabotażu, zorganizowanych działań osób działających z pobudek politycznych, spisku, konfiskaty, rekwizycji, zajęcia, zniszczenia lub uszkodzenia z nakazu organów sprawujących władzę oraz wskutek aktów terroryzmu, sabotażu, strajków, zamieszek i rozruchów lub tym podobnych zdarzeń, które noszą znamiona siły wyższej (większość zakładów ubezpieczeń),*
2. *innych niż wymienione powyżej działań lub zjawisk noszących znamiona siły wyższej, do których można zaliczyć np. huragan, powódź lub trzęsienie ziemi, ale również różnego rodzaju działania władz państwowych wynikające z zapobiegania rozprzestrzenianiu się koronawirusa, np. zamknięcie granic lub dróg, ograniczenia w przemieszczaniu się, obowiązek odbycia kwarantanny itp. (jeden zakład ubezpieczeń),*

oraz zobowiązań finansowych które:

3. **wynikają z otrzymanych kar administracyjnych i sądowych, kar o charakterze pieniężnym, w tym mandatów, grzywien, kar umownych oraz odszkodowań o charakterze karnym (wszystkie zakłady ubezpieczeń),**
4. **podlegają obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych (cztery zakłady ubezpieczeń), odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego (trzy zakłady ubezpieczeń), pozostające w związku z zawartymi umowami leasingowymi (wszystkie oceniane warunki) lub **zostały** zaspokojone z innych ubezpieczeń zawartych przez przewoźnika (jeden zakład ubezpieczeń), a nawet, które **mogłyby** być zaspokojone z określonych powyżej lub innych ubezpieczeń zawartych przez przewoźnika, np. ubezpieczeń gwarancji kontraktowych lub płatniczych (trzy zakłady ubezpieczeń).**

**Ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika jest obwarowane warunkami, które mogą być trudne do spełnienia. Nie oznacza to, że ubezpieczenie nie daje żadnych szans na pokrycie przez zakład ubezpieczeń zobowiązań finansowych, niemożliwych do spełnienia przez przewoźnika z powodu utraty zdolności finansowej.**

#### 4. „Utrata zdolności finansowej”. Co należy rozumieć pod tym pojęciem?

Warunki ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika posługują się pojęciem „**utrata zdolności finansowej**”. O ile udowodnienie wystąpienia zdarzenia ubezpieczeniowego i zobowiązania finansowego nie powinno stanowić problemu, to udowodnienie utraty zdolności finansowej nie jest już takie proste. Warunki ubezpieczeń nie definiują bowiem tego pojęcia, a także nie określają (poza jednym wyjątkiem), metod jakimi powinna być oceniana sytuacja finansowa przewoźnika przy badaniu jego zdolności finansowej. Warunki wyraźnie odwołują do art. 3 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, zatem użytego pojęcia nie należy interpretować w oderwaniu od rozporządzenia.

Art. 3 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wymaga od przewoźnika, aby posiadał **odpowiednią zdolności finansową**. Tę precyzyjnie określa art. 7 ust. 1 rozporządzenia, według którego przewoźnik musi dysponować kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9.000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5.000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

**Należy zatem przyjąć**, że za odpowiednią zdolność finansową rozporządzenie uznaje stan, w którym przewoźnik dysponuje kapitałem i rezerwami o określonej wartości – przykładowo przy 13 pojazdach wartość ta nie może być niższa niż 69.000 EUR. W przypadku, gdy wartość kapitału i rezerw będących w dyspozycji przewoźnika będzie niższa niż 69.000 EUR, będzie to oznaczało, że przewoźnik nie posiada odpowiedniej zdolności finansowej, czyli utracił zdolność finansową wymaganą przepisami rozporządzenia.

**Utraty zdolności finansowej nie należy jednak utożsamiać z całkowitą utratą kapitału i rezerw.** Może dojść bowiem do sytuacji, gdy ich wartość poświadczona sprawozdaniem finansowym zmniejszy się w stosunku do wymaganej (69.000 EUR), ale będzie cały czas dodatnia (wyniesie np. 25.000 EUR.) W takiej sytuacji przewoźnik utraci zdolność finansową, jednakże wyłącznie w części stanowiącej różnicę pomiędzy faktyczną wartością kapitału i rezerw (25.000 EUR), a wartością kapitału i rezerw wymaganą art. 7 ust. 1 rozporządzenia (tutaj 69.000 EUR).

**Stanem, w którym przewoźnik utracił zdolność finansową może być zatem taki stan, w którym:**

- wystąpił całkowity brak kapitału i rezerw po stronie przewoźnika - co nie pozwala na uregulowanie **wszystkich zobowiązań finansowych** lub
- wartość kapitału i rezerw będących w dyspozycji przewoźnika jest niższa od minimalnej wartości kapitału i rezerw wymaganej art. 7 ust. 1 rozporządzenia – co nie pozwala na uregulowanie tylko **części zobowiązań finansowych**.

**Należy również wskazać**, że kapitałem przewoźnika są nie tylko posiadane zasoby finansowe (środki pieniężne, obligacje, lokaty, weksle lub wymagalne wierzytelności), ale również wszelkie inne składniki majątkowe wykorzystywane do prowadzenia działalności gospodarczej, np. budynki, środki transportu, maszyny, urządzenia, wyposażenie firmy, telefony komórkowe i laptopy, które posiadają określoną wartość i można je zamienić na pieniądź.

**Przy ocenie należy również wziąć pod uwagę** stan zadłużenia przewoźnika oraz wiele innych czynników, w tym między innymi: formę prowadzenia działalności gospodarczej, formę własności mienia będącego w dyspozycji przewoźnika oraz przepisy prawa regulującego sytuację finansową i ustanawiającego wysokość rezerw.

**Aby zatem doszło do całkowitej lub częściowej utraty zdolności finansowej, przewoźnik musiałby zostać całkowicie lub częściowo pozbawiony tak rozumianego kapitału.**

***Czy przewoźnik utracił zdolność finansową, jeżeli zaprzestał świadczenia usług transportowych, nie osiąga żadnych przychodów i nie dysponuje gotówką pozwalającą na regulowanie bieżących zobowiązań?***

1. Jeżeli przewoźnik dysponuje innymi niż zasoby finansowe składnikami majątkowymi (np. budynki, środki transportu, maszyny, urządzenia, wyposażenie firmy), które wykorzystuje do prowadzenia działalności gospodarczej, posiadają one określoną wartość i można je spieniężyć, raczej nie można uznać, że utracił zdolność finansową.
2. Jeżeli natomiast przewoźnik pracuje w domu, leasinguje środki transportu, nie dysponuje środkami pieniężnymi i nie dysponuje innym majątkiem, a jego jedyny kapitał stanowią kilkuletni laptop i smartfon, w takiej sytuacji utrata zdolności finansowej jest bardzo prawdopodobna.



## 5. Jak można potwierdzić utratę zdolności finansowej?

Warunki ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika nie definiują tego pojęcia. Wyraźnie jednak odwołują do rozporządzenia, które nakazuje wykazywanie zdolności finansowej (wartości dodatnie) za pomocą poświadczonych przez audytora sprawozdania finansowego.

**Należy jednak mieć na uwadze**, że zakłady ubezpieczeń mogą wymagać, aby sprawozdanie finansowe było wykonane i poświadczane zgodnie z wymogiem określonym w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Przepis ten wymaga nie tylko, aby sprawozdanie finansowe było poświadczane przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, ale również, aby pozycje księgowe, o których mowa w przepisie (kapitał i rezerwy), odpowiadały pozycjom określonym w czwartej dyrektywie Rady 78/660/EWG z dnia 25 lipca 1978 r., wydanej na podstawie art. 54 ust. 3 lit. g) Traktatu, w sprawie rocznych sprawozdań finansowych niektórych rodzajów spółek (Dz.U. L 222 z 14.8.1978, s. 11.).

**W odniesieniu do przewoźników prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą oraz spółek cywilnych, jawnych i komandytowych nie osiągających przychodów na poziomie 2.000.000 EUR, takie podejście zakładów ubezpieczeń wydaje się jednak nieuprawnione z co najmniej dwóch powodów:**

1. Czwarta dyrektywa Rady 78/660/EWG z dnia 25 lipca 1978 r. ma zastosowanie wyłącznie do spółek akcyjnych, spółek z ograniczoną odpowiedzialnością i spółek komandytowo-akcyjnych (art. 1 ust. 1 czwartej dyrektywy w wersji skonsolidowanej, 1978L0660-PL- 16.07.2009-009.001).
2. Zgodnie z komunikatem GITD wydanym 23 grudnia 2011 r., *„Przez pojęcie sprawozdania rocznego należy rozumieć sprawozdanie finansowe sporządzone na podstawie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. z 2009 Nr 152 poz. 1223 ze zmianami).”*. Z komunikatu wynika również, że *„Do sporządzenia takiego sprawozdania zobligowane są podmioty określone w art. 2 ustawy o rachunkowości.”*, a więc spółki handlowe (osobowe i kapitałowe), osoby prawne oraz osoby fizyczne, spółki cywilne, jawne i partnerskie, jeżeli ich przychody netto ze sprzedaży towarów, produktów i operacji finansowych za poprzedni rok obrotowy wyniosły co najmniej równowartość w walucie polskiej 2.000.000 EUR.

**Powyższe nie oznacza**, że mniejsi przewoźnicy, a szczególnie prowadzący jednoosobową działalność gospodarczą, nie mogą dokumentować sprawozdaniem finansowym swojej zdolności finansowej pod kątem całkowitej lub częściowej utraty tej zdolności. GITD w komunikacie z dnia 23 grudnia 2011 r. wyjaśnił bowiem, że *„Sprawozdanie roczne winno być potwierdzone przez biegłego rewidenta (w sytuacji, gdy przepisy ustawy o rachunkowości wymagają dokonania badania takiego sprawozdania) lub przez organ statutowy spółki uprawniony do zatwierdzenia takiego sprawozdania rocznego.”*. GITD uznał zatem, że sprawozdanie finansowe może być potwierdzone w sposób inny, niż przewiduje to art. 7 ust. 1 rozporządzenia.

**Można zatem postawić wniosek**, że sytuację finansową (a tym samym również zdolność finansową do regulowania zobowiązań) osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą i spółek osobowych, które nie spełniają powyższych kryteriów, może potwierdzić sprawozdanie finansowe przygotowane przez biuro rachunkowe. Wymaga to jednak uzgodnienia formy dowodu z zakładem ubezpieczeń.

**W jednym przypadku (na sześc) nie będzie to jednak możliwe**, gdyż zakład ubezpieczeń wymaga od przewoźnika, aby utratę swojej zdolności finansowej wykazał tytułem wykonawczym i dokumentem potwierdzającym bezskuteczność egzekucji. Ubezpieczyciel uzależnił zatem możliwość uzyskania odszkodowania od przeprowadzenia przez wierzyciela postępowania sądowego oraz komorniczego, na co przewoźnik nie ma żadnego wpływu. Takie podejście zakładu ubezpieczeń doprowadza do wniosku, że w przypadku odstąpienia wierzyciela od sądowego dochodzenia roszczeń od przewoźnika, uzyskanie odszkodowania staje się niemożliwe, nawet przy spełnieniu pozostałych warunków.

## 6. Wymagalność zobowiązania a wykonalność zobowiązania na podstawie tytułu wykonawczego

Warunki ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika posługują się pojęciami „wymagalność zobowiązania”, „wymagalność roszczenia” lub „tytuł wykonawczy” wskazujący na wykonalność zobowiązania. Dla lepszego zrozumienia, wyjaśnię użyte w opracowaniu pojęcia.

### Wymagalność zobowiązania

Pojęcie wymagalności nie zostało zdefiniowane w prawie cywilnym. Zarówno w orzecznictwie jak i piśmiennictwie pojęcie to bywa różnie rozumiane. Wynika to z faktu, iż wymagalność jest ściśle powiązana z terminem spełnienia świadczenia, który jest różny dla zobowiązań terminowych i bezterminowych. W zobowiązaniach terminowych, termin spełnienia świadczenia jest oznaczony wprost, oznaczony przez czynność prawną lub wynika z właściwości zobowiązania. Większość zobowiązań płatniczych, z którymi mają do czynienia przewoźnicy ma określony termin płatności, zatem tego typu zobowiązania mają charakter terminowy. **Termin płatności zobowiązania wyznacza zatem moment, w którym zobowiązanie staje się wymagalne.** Uzyskania wymagalności zobowiązania nie wymaga stosowania trybu procesowego.

### Wykonalność zobowiązania

Aby doprowadzić do tzw. wykonalności zobowiązania, niezbędne jest przeprowadzenie postępowania sądowego. Takie postępowanie wszczynane jest na wniosek wierzyciela, czyli tej osoby, na rzecz której przewoźnik nie spełnił świadczenia pieniężnego lub zobowiązania płatniczego. Wierzyciel może złożyć pozew w trybie nakazowym, upominawczym lub uproszczonym. Co do zasady dłużnik nie ma wpływu na to, w jakim trybie wierzyciel złoży pozew. Ze względu na brak ograniczenia kwotowego (20.000 PLN), wierzyciele najczęściej korzystają z trybu nakazowego lub upominawczego. **Postępowania sądowe prowadzone w obu trybach kończą się nakazem zapłaty.**

**Postępowanie nakazowe** jest prowadzone bez rozprawy sądowej, a nie wniesienie zarzutów do nakazu przez dłużnika w terminie 14 dni lub nie wniesienie sprzeciwu w ogóle powoduje uprawomocnienie się nakazu zapłaty. Nakaz zapłaty wydany w postępowaniu nakazowym jest tytułem zabezpieczenia i staje się on wykonalny bez nadawania mu klauzuli wykonalności.

**Postępowanie upominawcze** wymaga przeprowadzenia procesu sądowego. Nakaz zapłaty wydany w postępowaniu upominawczym jest według prawa orzeczeniem sądowym. Nie wniesienie sprzeciwu przez dłużnika w terminie 14 dni lub nie wniesienie sprzeciwu w ogóle również powoduje uprawomocnienie się nakazu zapłaty. Prawomocny nakaz staje się tytułem egzekucyjnym. Aby kwalifikował się do wszczęcia egzekucji, należy go dodatkowo wyposażyć w klauzulę wykonalności (wyjątkiem jest elektroniczne postępowanie upominawcze, w którym klauzula wykonalności nadawana jest z urzędu). Tytuł egzekucyjny staje się tytułem wykonawczym dopiero po zaopatrzeniu w klauzulę wykonalności.

## 7. Polisa OC zawodowej przewoźnika i jej zastosowanie w praktyce

Zgodnie z warunkami ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika, zakład ubezpieczeń ponosi odpowiedzialność za zobowiązania finansowe (płatnicze) przewoźnika w przypadku utraty przez niego zdolności finansowej spowodowanej wypadkiem lub zdarzeniem ubezpieczeniowym, do wysokości sumy ubezpieczenia.



**Aby jednak ubezpieczyciel mógł spełnić swoje zobowiązanie odszkodowawcze, muszą zostać spełnione łącznie następujące warunki:**

- musi wystąpić wypadek lub zdarzenie ubezpieczeniowe,
- wypadek lub zdarzenie ubezpieczeniowe musi mieć charakter losowy, czyli musi być niezależne od przewoźnika,
- wypadek lub zdarzenie ubezpieczeniowe musi powstać w okresie ubezpieczenia,
- wypadek lub zdarzenie ubezpieczeniowe musi zostać zgłoszone ubezpieczycielowi w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej,
- wypadek lub zdarzenie ubezpieczeniowe musi powodować utratę zdolności finansowej,
- utrata zdolności finansowej musi zostać udowodniona (opisano powyżej),
- utrata zdolności finansowej musi zostać zgłoszona ubezpieczycielowi w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej,
- musi powstać po stronie przewoźnika zobowiązanie finansowe,
- zobowiązanie finansowe musi pozostawać w bezpośrednim związku z zakresem zawodowej działalności przewoźnika,
- zobowiązanie finansowe musi powstać w okresie ubezpieczenia,
- zobowiązanie finansowe musi zostać zgłoszone ubezpieczycielowi w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej,
- zobowiązanie finansowe nie może wynikać z przyczyn i z tytułów wyłączonych z ubezpieczenia,
- zobowiązanie finansowe musi być zasadne,
- zobowiązanie finansowe musi być niemożliwe do spełnienia przez przewoźnika wyłącznie z powodu utraty zdolności finansowej (opisano powyżej),
- zobowiązanie finansowe musi być wymagalne, a w jednym przypadku również wykonalne (musi być wydany tytuł wykonawczy).

**Reasumując**, aby zaszła odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z polisy OC zawodowej przewoźnika, nie wystarczy samo udowodnienie, że w jednym okresie ubezpieczenia doszło do zdarzenia ubezpieczeniowego i powstania zobowiązania finansowego lub pieniężnego związanego z działalnością przewoźnika. Nie wystarczy również wykazanie, że zobowiązanie finansowe nie podlega wyłączeniu odpowiedzialności określonego w umowie ubezpieczenia i zostało zgłoszone w okresie ubezpieczenia. **Należy również udowodnić, że zobowiązanie finansowe jest wymagalne, a przewoźnik nie może go spełnić z powodu utraty zdolności finansowej.**

Jak opisano powyżej, sam fakt nie posiadania środków pieniężnych na pokrycie powstałych zobowiązań finansowych, np. z powodu nie osiągnięcia żadnych przychodów, nie stanowi podstawy do żądania od zakładu ubezpieczeń odszkodowania z polisy OC zawodowej przewoźnika (OCZ). W każdym przypadku przewoźnik musi wykazać, że nie może spełnić zobowiązania z powodu utraty zdolności finansowej.

**Przewoźnik może liczyć na pokrycie przez ubezpieczyciela swoich zobowiązań finansowych z polisy OC zawodowej przewoźnika, jeżeli oprócz powyższych wykaże również, że całkowicie lub częściowo utracił swoją zdolność finansową do regulowania wymagalnych zobowiązań finansowych.**

**PODSUMOWANIE**

Ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika jest co prawda produktem ubezpieczeniowym, jednakże jak wynika z powyższego, liczne wyłączenia oraz rygorystyczne warunki sprawiają, że stanowi on raczej surogat ubezpieczenia, a nie w pełni wartościowy produkt. Wynikający z niego zakres potwierdza, że ubezpieczenie stanowi dość wątpliwą formę ochrony przed powstałymi zobowiązaniami finansowymi, których przewoźnik nie może zrealizować w przypadku utraty zdolności finansowej. Z tego też powodu produkt ten jest od początku traktowany wyłącznie jako alternatywa dla sprawozdań finansowych, umożliwiającą przewoźnikom w prostszy i często tańszy sposób uzyskanie licencji transportowych.

**Czy ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika gwarantuje jakąkolwiek ochronę?**

**TAK**, choć spełnienie wszystkich warunków umowy ubezpieczenia jest bardzo trudne. W przypadku spełnienia wszystkich warunków określonych w umowie ubezpieczenia, uzyskanie pokrycia przez zakład ubezpieczeń zobowiązań finansowych przewoźnika (w całości lub części) uważam za możliwe.

**Czy ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika spełnienia wymogi rozporządzenia (WE) nr 1071/2009?**

**TAK**, jednakże wyłącznie w granicach realnej ochrony ubezpieczeniowej udzielanej przez zakłady ubezpieczeń (patrz powyżej).

---

Pomimo istnienia tego produktu na rynku od 8 lat, warunki ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika nie były przedmiotem analiz prawnych. Nie pojawiają się również w orzecznictwie, co oznacza, że branża transportowa przyjęła produkt wyłącznie jako „podkładkę” dla organów wydających licencje transportowe.

Być może niekorzystna sytuacja gospodarcza, obniżenie możliwości zarobkowych oraz zmniejszenie płynności finansowej spowodowane koronawirusem przypomni niektórym przewoźnikom, że posiadają ubezpieczenie, którego celem jest pokrycie przez zakład ubezpieczeń zobowiązań lub zaspokojenie wysuniętych wobec nich roszczeń finansowych. Jeżeli skorzystają z przysługujących im uprawnień i zgłoszą u swoich ubezpieczycieli otrzymane roszczenia, w ciągu roku będziemy mogli ocenić faktyczną skuteczność posiadanych przez nich polis OCZ. Nie znając konkretnych okoliczności faktycznych towarzyszących sprawom, do tego czasu raczej tego nie ocenimy.

**Jerzy Różyk**

*ekspert ds. prawa przewozowego,  
oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych*

**CDS Kancelaria Brokerska**Konsultacja prawna:**Kamil Krasuski**

*prawnik, ekspert ds. prawa przewozowego*

**CATL Kancelaria Prawna**