

CERTYFIKACJA KOMPETENCJI PRZEWOŹNIKÓW W TRANSPORCIE DROGOWYM JAKO ELEMENT POLITYKI TRANSPORTOWEJ

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 5.07.2016 | KOD JEL: R480

Marek Łepkowski, Małgorzata Walendzik

Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Telematyki Transportu
e-mail: marek.lepkowski@its.waw.pl, malgorzata.walendzik@its.waw.pl

STRESZCZENIE

Drogowy transport jest najchętniej wykorzystywaną gałęzią transportu służącą do zarobkowego przemieszczania osób i rzeczy. Pomimo znacznego rozdrobnienia polskich przedsiębiorstw transportu drogowego branża ta zachowuje dominującą pozycję gospodarczą, wypracowując ponad 6,5% PKB. Wewnątrzunijne uregulowania, w ramach których działają polskie podmioty transportu drogowego, pozwalają na skuteczne konkurowanie na wspólnotowym rynku przewozowym.

Od 1 maja 2004 roku, tj. od dnia przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, unijne wymagania w zakresie podejmowania i wykonywania zawodu przewoźnika drogowego stały się obowiązujące. Jednym z wymogów, który musi spełnić przedsiębiorca wykonujący transport drogowy, jest posiadanie koniecznych kompetencji zawodowych. Certyfikat Kompetencji Zawodowych jest dokumentem potwierdzającym posiadanie przez przewoźnika kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych zarządzającego transportem ma bezpośredni wpływ na zwiększenie społeczno-ekonomicznej skuteczności sektora transportowego.

SŁOWA KLUCZOWE

polityka transportowa, certyfikacja przewoźników, konkurencyjność

WPROWADZENIE

Dobrze rozwinięta sieć transportowa w Europie to podstawa wspierająca wymianę handlową oraz przyczyniająca się do wzrostu gospodarczego w poszczególnych państwach europejskich, w tym Unii Europejskiej. Integracja europejska odbywa się w wyniku stałego rozwoju transportu, który wpływa na wszystkie dziedziny życia społecznego i gospodarczego.

Funkcjonowanie w ramach Unii Europejskiej wymaga od poszczególnych jej państw własnej polityki transportowej całkowicie spójnej z jednolitą polityką unijną. Pozwala ona na integrację

transportową państw unijnych oraz przestrzeganie zasad Traktatu rzymskiego z 1957 roku w zakresie swobody przepływu osób, towarów i usług, co przyczynia się do eliminowania lub przynajmniej minimalizowania utrudnień w funkcjonowaniu transportu na jednolitym europejskim obszarze transportowym.

Tabela 1. Struktura przewozów ładunków i pasażerów według rodzajów transportu lądowego w krajach Unii Europejskiej w 2013 r. (UE-27)

Transport towarowy	udział % w tkm ogółem
kolejowy	17,8
drogowy	75,4
wodny śródlądowy	6,7
Transport pasaż	udział % pas.km ogółem
pociągi	7,6
samochody osobowe	83,2
autobusy	9,2

Źródło: opracowanie własne na podst. danych GUS.

Z powyższego jednoznacznie wynika, że transport drogowy pomimo znacznego rozwoju pozostałych gałęzi transportu nadal jest najpopularniejszym z działów transportu umożliwiającym przemieszczenie się osób i przewóz rzeczy. Transport drogowy stanowiący podstawową dziedzinę transportu pod względem ilości przewożonej masy ładunkowej w transporcie międzynarodowym charakteryzuje się szczególnym zainteresowaniem ze strony zleceniodawcy i odbiorcy usługi przewozowej i zajmuje szczególne miejsce w systemie transportowym, a tym samym i w obszarze zainteresowań każdego państwa.

Integracja europejska wymusiła na państwach członkowskich dostosowanie się i podjęcie działań umożliwiających otwarcie rynków międzynarodowych przewozów drogowych na pełną konkurencję. Dzięki wdrożonym działaniom administracyjnym likwidującym szereg utrudnień wpływających na swobodne wykonywanie przewozów drogowych na terenie Unii Europejskiej każdy z przewoźników może bez przeszkód, w sposób niedyskryminujący, podjąć się zlecenia pod warunkiem spełnienia wymogów posiadania odpowiednich uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

W Polsce transport drogowy stanowi najważniejszą gałąź sektora transportu, bowiem posiada największy udział w tonażu przewiezionych ładunków oraz wykonanej pracy przewozowej w tonokilometrach w porównaniu do pozostałych gałęzi transportowych. Dostęp do zawodu przewoźnika drogowego reguluje rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z 21 października 2009 roku ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE oraz Ustawa (2001). Wymienione akty prawne określają szczegółowo warunki, jakie obowiązkowo powinien spełnić każdy ubiegający się o uzyskanie licencji przewoźnik. Wymagania te można podzielić na grupy, które dotyczą spełnienia warunku dobrej reputacji, stabilności finansowej, kompetencji zawodowych, a od 4 grudnia 2011 roku dodatkowym wymogiem do spełnienia jest posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskich. Potwierdzeniem kompetencji jest zdobycie certyfikatu CPC (Certificate of Professional Competencies). Wymóg posiadania Certyfikatu jest nadal obowiązujący, chociaż na przestrzeni lat zmieniła się jego szata graficzna oraz forma egzaminu. W Polsce jednostką certyfikującą jest Instytut Transportu Samochodowego.

TRANSPORT DROGOWY W POLSCE – PERSPEKTYWICZNA GAŁĄŻ TRANSPORTU Z PROBLEMAMI

Od wielu lat nie zmienia się znaczenie transportu drogowego w zakresie wykonywania przewozów ładunków i osób. Wygoda i dostępność transportu drogowego powoduje, że cieszy się on dużą popularnością. Swe ogromne znaczenie zawdzięcza przede wszystkim dzięki takim cechom, jak:

- a) szybkość przewozów, szczególnie na krótkich i średnich odległościach;
- b) postępowanie zgodnie z harmonogramem, co umożliwia dotrzymanie terminów i punktualność wykonywania osobowych i ładunkowych usług przewozowych;
- c) operatywność usługową, która pozwala na utrzymywanie w stałej gotowości i dyspozycyjności dużej liczby środków przewozowych;
- d) elastyczność podróży i wykonywania usług przewozowych osób i różnego typu ładunków;
- e) relatywnie tanie usługi przewozowe;
- f) doskonała dostępność do podstawowych środków pracy i możliwości dostarczania taboru w dowolne miejsce (przestrzenne rozmieszczenie dróg);
- g) możliwość sprawniejszego wykonania przewozów w relacji dom–dom z pominięciem czasochłonnych, a tym samym i kosztownych pośrednich operacji przeładunkowych.

Transport drogowy, funkcjonujący szczególnie efektywnie w połączeniu z pozostałymi gałęziami transportu, tworząc zintegrowany system transportowy, jest niezwykle istotnym czynnikiem determinującym rozwój gospodarczy kraju. Sprawnie funkcjonujący, aktywizuje gospodarkę narodową, przyczynia się do jej ożywienia i wzrostu wymiany handlowej, ale wyłącznie przy jednoczesnym zachowaniu dbałości o odpowiedni poziom infrastrukturalny, technologiczny i techniczny.

Transport drogowy, który można podzielić na (Bentkowska-Senator, Kordel, Waśkiewicz, 2012, s. 26):

a) zarobkowy, czyli świadczenie usług przewozowych za opłatą, i

b) gospodarczy, gdzie wykonywanie przewozów ładunków występuje na potrzeby własne,

realizowany przez polskie przedsiębiorstwa transportowe, stale zwiększa swój udział w przewozach ładunków – w 2000 roku stanowił on 79%, a w 2014 roku wzrósł do 84% masy przewiezionych ładunków (Patarska, Lauresh, 2015, s. 8), natomiast w przypadku wykonywanej pracy przewozowej wzrósł z 26% w 2000 roku do 75% w 2014 roku (Patarska, Lauresh, 2015, s. 8). Na przestrzeni lat nastąpił nagły wzrost liczby pojazdów ciężarowych z 1879 tys. w 2000 roku (GUS, 2001, s. 361) do 3037 tys. w 2014 roku (GUS, 2015, s. 136), a tym samym i przewożonych ładunków z 1083 tys. ton w 2000 roku (GUS, 2001, s. 353) do 1 547 tys. ton w 2014 roku (GUS, 2015, s. 89). Tak znaczący wzrost przewozów wykonywanych transportem drogowym pokazuje znaczenie tej gałęzi w Polsce, jak również skutki liberalizacji i dostępu do wspólnotowych rynków transportowych, co przejawia się wzrostem liczby podmiotów transportowych na rynku.

Jednocześnie należy podkreślić znaczne rozdrobnienie polskich przedsiębiorstw transportowych zajmujących się przewozami zarobkowymi. Są to przede wszystkim mikroprzedsiębiorstwa mające aż 62,6% udziału „w całkowitej masie przewiezionych ładunków i 29,7% w pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach” (Patarska, Lauresh, 2015, s. 8).

Obecnie „rynek transportowy jest rynkiem konsumenta, czyli cechuje się nadwyżką podaży nad popytem” (Bentkowska-Senator i in., 2012, s. 17). Przy tak dużej konkurencji na rynku zarówno wewnętrznym, jak i wspólnotowym konsument swobodnie dokonuje wyboru usługodawcy, czym w sposób aktywny przyczynia się do podnoszenia jakości świadczenia usług. Z drugiej zaś strony, chcąc pozyskać kontrakt, firmy transportowe konkurują ze sobą nie tylko

jakością usługi, ale przede wszystkim ceną, co prowadzić może w ostatecznym efekcie do spadku opłacalności działalności.

POLITYKA TRANSPORTOWA W ODNIESIENIU DO TRANSPORTU DROGOWEGO

Ostatnie 10-lecie ewaluacji wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej pozwoliły na zbliżenie poziomów rozwoju w tym sektorze gospodarki poszczególnych jej członków i ugruntowały integrację wewnętrznego unijnego rynku transportowego.

Systemowe podejście w ramach wspólnotowej polityki transportowej przyczyniło się do ewolucji europejskiego obszaru transportu. Pomimo nadal odmiennych poziomów rozwoju poszczególnych gospodarek państw unijnych udało się doprowadzić do wyeliminowania wielu niekorzystnych różnic i barier uniemożliwiających stosowanie jednolitych zasad i standardów funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. Ujednolicenie technicznych i administracyjnych warunków, liberalizacja rynku usług, ewolucja polityki cenowej, fiskalno-podatkowej i celnej przyczyniły się do usprawnienia funkcjonowania wspólnotowego rynku usług transportowych, a tym samym do wzrostu gospodarczego poszczególnych państw unijnych.

Zadaniem polityki transportowej jest w związku z tym maksymalizacja korzyści przy równoczesnym zaspokojeniu potrzeb przewozowych społeczeństwa, a więc świadczenie usług tak, aby spełnione zostały wszelkie wymagania przewozowe przy jednoczesnej minimalizacji kosztów realnych. W zależności od systemu oraz założonych w nim celów i zadań różnie może się kształtować polityka transportowa i różnie może ona oddziaływać na zachodzące procesy transportowe. W gospodarce wolnorynkowej polityka transportowa oddziałuje na mechanizm rynkowy i system bodźców tak, aby przedsiębiorstwa osiągały założone cele i efekty, podejmując prawidłowe decyzje.

Celem polityki transportowej Unii Europejskiej, w tym w odniesieniu do transportu drogowego, jest pomoc w rozwiązywaniu głównych problemów, z którymi borykają się systemy transportu, czyli:

- a) zatory komunikacyjne paralizujące płynność przewozów towarów i osób – działania na rzecz optymalizacji połączeń ze szczególnym wykorzystaniem transportu drogowego;
- b) uzależnienie od ropy naftowej – poszukiwanie alternatywnych źródeł zasilania w transporcie drogowym;
- c) wzrost uciążliwości spowodowanych rozwojem transportu drogowego – emisja gazów cieplarnianych, hałas, wypadki drogowe itp. – konieczność opracowania jednolitych norm środowiskowych i w zakresie bezpieczeństwa transportu drogowego;
- d) ujednolicenie jakości infrastruktury transportowej w Unii Europejskiej – uruchomienie innowacyjnych instrumentów finansujących infrastrukturę, w tym drogową umożliwiającą rozbudowę transeuropejskiej sieci transportowej;
- e) sprostanie narastającej konkurencji, w tym szczególnie w transporcie drogowym, i zapewnienie uczciwej konkurencji w wyniku liberalizacji usług transportowych.

Wszystkie przedstawione problemy oraz wyzwania, jakie stoją przed Komisją Europejską, wymagają opracowania rozwiązań dla prawidłowego funkcjonowania wewnętrznego rynku transportowego mających jednocześnie zastosowanie do każdego rynku z osobna.

DOSTĘP DO ZAWODU – PROCES CERTYFIKACJI KOMPETENCJI PRZEWOŹNIKA

Utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego opartego na uczciwych zasadach konkurencji wymaga, aby wszystkie państwa członkowskie stosowały jednolite zasady określające dostęp do zawodu przewoźnika drogowego.

Aby możliwe było przekazywanie informacji pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi, każde państwo powinno prowadzić elektroniczny rejestr przedsiębiorców transportu drogowego. Elektroniczne rejestry przedsiębiorców połączone na szczeblu unijnym zgodnie z obowiązującymi przepisami o ochronie danych osobowych przyczyniłyby się do poprawy współpracy. Uczciwa konkurencja i transport drogowy odbywający się w pełnym poszanowaniu przepisów wymagają jednolitego poziomu nadzoru i monitorowania w państwach członkowskich. W Polsce jeszcze nie określono, kto taki rejestr będzie prowadził.

Organy krajowe odpowiedzialne za nadzorowanie przedsiębiorców i ważność ich zezwoleń w tym zakresie mają obowiązek sprawdzania, czy przedsiębiorca spełnia przewidziane prawem warunki.

W państwach członkowskich Unii Europejskiej przewozy drogowe kontrolują nie tylko policja, służby celne i graniczne, ale również specjalistyczne instytucje. W zdecydowanej większości państw Unii funkcjonuje obok policji Inspekcja Transportu Drogowego – specyfika drogowych przewozów krajowych i międzynarodowych oraz złożony zakres kontroli w odniesieniu do tego rodzaju transportu, jego różnorodność i stopień komplikacji powodują, że zadania takie mogą być efektywnie i właściwie wykonywane tylko przez wyspecjalizowane organy. Aby to było możliwe, system dotyczący procesu certyfikacji powinien być w określonym zakresie dostępny właściwym organom.

Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie proces certyfikacji przewoźników drogowych rozpoczął od lutego 2002 roku na podstawie Ustawy (2001) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2002 roku w sprawie certyfikacji przewoźników drogowych. Jednak już wcześniej, bo od 2000 roku, egzaminowano w ramach dobrowolnej certyfikacji wyłącznie osoby, które wykonywały krajowy transport drogowy osób. Dopiero od lutego 2002 roku rozpoczęła się zasadnicza certyfikacja, która obejmowała przewoźników wykonujących zarówno transport drogowy osób, jak i transport drogowy rzeczy. Od tego czasu aż do listopada 2011 roku Instytut Transportu Samochodowego wydawał cztery rodzaje certyfikatów: certyfikat kompetencji zawodowych w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy oraz certyfikat kompetencji zawodowych w międzynarodowym transporcie drogowym osób lub rzeczy.

Zwiększone zainteresowanie pozyskaniem certyfikatu przypadało na lata 2002–2004, co związane było z faktem wymiany starych koncesji na transport międzynarodowy na obowiązujące od 1 maja 2004 roku. Drugi znaczny wzrost zainteresowania egzaminami na certyfikat wystąpił w 2011 roku, co było spowodowane zmianami w przepisach prawnych dotyczącymi procesu uzyskania certyfikatów, które zaczęły obowiązywać od 4 grudnia 2011 roku. Od tego czasu przeprowadzane są wyłącznie dwa rodzaje egzaminów na certyfikat kompetencji zawodowych i w związku z tym Instytut Transportu Samochodowego wydaje dwa rodzaje certyfikatów wspólnotowych: Certyfikat Kompetencji Zawodowych w Drogowym Transporcie Rzeczy/Osób. Pytania testowe podczas egzaminu są wielokrotnego wyboru, a wynik z egzaminu jest pozytywny, jeśli zdający łącznie spełni dwa warunki: jeżeli z każdej części egzaminu uzyska co najmniej 50% prawidłowych odpowiedzi, a łącznie udzieli co najmniej 60% prawidłowych odpowiedzi.

Certyfikat Kompetencji Zawodowych jest dokumentem potwierdzającym posiadanie przez przewoźnika kwalifikacji i wiedzy niezbędnych do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Wysoki poziom kwalifikacji zawodowych zarządzają-

cego transportem ma bezpośredni wpływ na zwiększenie społeczno-ekonomicznej skuteczności sektora transportowego.

Poziom wiedzy sprawdzany podczas obowiązkowego egzaminu obejmuje zagadnienia związane z drogowym transportem rzeczy i drogowym przewozem osób z dziećmi:

- prawa cywilnego,
- prawa handlowego,
- prawa socjalnego,
- prawa podatkowego,
- działalności gospodarczej i zarządzania finansami przedsiębiorstwa,
- dostępu do rynku,
- norm technicznych i technicznych aspektów działalności,
- bezpieczeństwa drogowego.

Egzamin dla wszystkich uczestników składa się z dwóch części:

- testu pisemnego z pytaniami wielokrotnego wyboru,
- ćwiczeń praktycznych, zadań problemowych.

Po uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu Instytut jako jednostka certyfikująca wydaje Certyfikat Kompetencji Zawodowych, którego właściciel nie może przekazywać osobie trzeciej. Aby uniknąć „bezprawnego wydawania” certyfikatów, dokument ten posiada cechy bezpieczeństwa określone w rozporządzeniu 1071/2009 WE. Certyfikat uzyskany w jednym z państw Unii Europejskiej, zgodny z jednolitym wzorem, uznawany jest przez państwo członkowskie, na terenie którego przedsiębiorca ma swoją siedzibę, za wystarczający dokument w zakresie kompetencji zawodowych. Certyfikat wydawany jest bezterminowo, co nie oznacza, że przewoźnik lub osoba zarządzająca transportem zawsze, bez ograniczeń może posługiwać się tym dokumentem.

Obowiązujące przepisy prawne określają warunki, które muszą być spełnione przez osobę zarządzającą transportem. Do warunków tych należy wymóg dobrej reputacji, który nie jest lub przestał być spełniony, jeżeli wobec przedsiębiorcy, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej:

a) orzeczono:

- prawomocny wyrok skazujący za przestępstwa umyślne w dziedzinach określonych w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009,
- co najmniej dwie wykonalne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub
- co najmniej dwie prawomocne kary grzywny za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz

b) wydano decyzję o uznaniu, że utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone sankcje.

W przypadku nałożenia na przedsiębiorcę, zarządzającego transportem lub osobę fizyczną sankcji właściwy organ wszczyna postępowanie administracyjne, po przeprowadzeniu którego wydaje decyzję o uznaniu, że:

- a) dobra reputacja pozostaje nienaruszona albo
- b) utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone sankcje.

Właściwy organ może uznać, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za naruszenia, i wówczas wydaje decyzję, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona. W przypadku stwierdzenia, że na przedsiębiorcę lub zarządzającego transportem nałożono sankcje będące podstawą do utraty dobrej reputacji, wówczas wszczyna postępowanie administracyjne. Jeżeli w wyniku postępowania organ stwierdzi, że osoba utraciła dobrą reputację,

a więc straciła zdolność do kierowania operacjami transportowymi, posiadacz certyfikatu musi certyfikat zwrócić do właściwego organu. Informacje o utracie uprawnień do zarządzania transportem są odnotowywane w systemie w celu udostępnienia aktualnych informacji właściwym organom. Szczegółowe informacje dostępne dla właściwych organów są niezwykle istotne, ponieważ zgodnie z obowiązującymi przepisami jeżeli zarządzający transportem utraci dobrą reputację, to w takim przypadku traci prawo do wykonywania zawodu przewoźnika. Do czasu zastosowania środków rehabilitacyjnych, które spowodują zatarcie skazania lub uznanie nałożonych sankcji za niebyłe, certyfikat nie jest ważny w żadnym państwie członkowskim.

Osoby zarządzające operacjami transportowymi w przedsiębiorstwie mogą zarządzać transportem w nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstwach obejmujących ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Obecnie trudno oszacować, ile osób, które uzyskały certyfikat, zatrudnionych jest w transporcie. W systemie Certyfikacji Kompetencji Zawodowych do 31 grudnia 2013 roku zarejestrowanych było 133 225 wniosków. Ogółem w wymienionym przedziale czasowym do egzaminu przystąpiło ponad 170 tys. osób, a wydano ponad 114 tys. certyfikatów. Różnica pomiędzy liczbą wniosków w bazie w ogóle a liczbą osób, które przystąpiły do egzaminu, wynika z faktu, że znaczna część osób przystępowała do egzaminu nawet po kilka razy, jeżeli poprzedni egzamin kończył się wynikiem negatywnym. Od 2002 roku do listopada 2011 roku często zdarzało się, że jedna osoba składała wnioski na wszystkie rodzaje certyfikatów, a więc na certyfikat krajowy w zakresie przewozu osób, certyfikat krajowy w zakresie przewozu rzeczy, certyfikat międzynarodowy w zakresie przewozu osób i certyfikat międzynarodowy w zakresie przewozu rzeczy.

Liczbę wydanych licencji uprawniających do wykonywania międzynarodowego i krajowego transportu drogowego przedstawiono w tabeli 2. Należy mieć na uwadze, że każda firma zajmująca się transportem drogowym osób i rzeczy musi mieć osobę zarządzającą transportem, a więc posiadającą certyfikat kompetencji zawodowych. Zestawienia te odzwierciedlają, w jak dużym zakresie proces certyfikacji ma zastosowanie.

Tabela 2. Liczba wydanych licencji i wypisów z licencji w transporcie krajowym oraz liczba wydanych licencji i zaświadczeń w transporcie międzynarodowym

Lata	Transport krajowy			Transport międzynarodowy		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Liczba licencji	62 200	61 200	63 300	24 895	26 418	26 614
Liczba wypisów	180 500	181 200	186 800	137 502	147 970	144 250
Liczba zaświadczeń				7196	7413	7190
Liczba wypisów				15 772	15 965	15 339

Źródło: opracowanie własne na podst. danych Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

PODSUMOWANIE

Duże rozdrobnienie przedsiębiorstw jest cechą polskiej branży transportu drogowego, dominujące mikroprzedsiębiorstwa odgrywają jednak znaczącą rolę w rozwoju rynku transportu drogowego i gospodarki Polski. Podstawą ich działalności są przewozy międzynarodowe w ramach wspólnotowego rynku transportowego. Czynniki zewnętrzne, takie jak krajowa i unijna legislacja, koniunktura gospodarcza, ceny paliw, oraz socjalne warunki płacowe kształtują poziom rozwoju branży.

Funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw transportu drogowego na wspólnotowym rynku transportowym odbywa się obecnie w warunkach ostrej zewnętrznej i wewnętrznej walki konkurencyjnej. W tym zakresie ważną rolę spełnia państwo, które poprzez swoją politykę transportową zgodną ze standardami i warunkami unijnymi określa normy i zasady funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportu drogowego.

Liberalizacja usług, nadwyżka podaży usług transportowych nad popytem, unijne regulacje płacowe przyczyniają się do konieczności konkutowania przez polskie podmioty transportu drogowego jakością świadczonych usług, a przede wszystkim ceną. Ten ostatni czynnik często podważa zasadę zdrowej oraz uczciwej konkurencji i przyczynia się do stosowania cen na granicy opłacalności po to, aby przedsiębiorca mógł nadal funkcjonować na rynku przewozowym.

Polityka transportowa Unii Europejskiej podkreśla rolę transportu jako podstawowego obszaru polityki wspólnotowej. Ma ona szczególnie wpływ na wspólny rynek przewozowy, w tym przewóz drogowy, i kształtuje jego rozwój. Reguluje również dostęp do zawodu i określa wymogi uzyskania licencji na świadczenie usług przewozowych, w tym świadczonych przez przedsiębiorstwa transportu drogowego.

Dążąc do realizacji przewozu towarów i osób na poziomie gwarantującym odpowiednią jakość, wdrożono w 2002 roku ustawy o obowiązkach certyfikacyjnych przewoźników. Wprowadzenie Certyfikatu Kompetencji Przewoźnika w transporcie drogowym miało za zadanie uzyskanie przez przedsiębiorcę odpowiednich kompetencji umożliwiających funkcjonowanie polskiego przedsiębiorstwa na wspólnotowym rynku transportowym, a tym samym podniesienie poziomu świadczenia usług przewozowych.

LITERATURA

- Bentkowska-Senator, K., Kordel, Z., Waśkiewicz, J. (2012). *Polski transport samochodowy: rynek – koszty – ceny*. Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.
- GUS (2001). *Transport – wyniki działalności w 2000 roku*. Warszawa.
- GUS (2015). *Transport – wyniki działalności w 2014 roku*. Warszawa.
- Patorska, J., Lauresh, K. (2015). *Raport: Dokąd zmierza jednolity rynek europejski? Wpływ ustawy MiLoG na branżę transportu drogowego w Polsce*. Transport Logistyka Polska (TLP).
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2002 r. w sprawie certyfikacji przewoźników drogowych.
- Ustawa z 6.09.2001 o transporcie drogowym. Dz.U. nr 123, poz. 1371, z późn. zm.

CERTIFICATION OF PROFESSIONAL COMPETENCE IN ROAD TRANSPORT – THE ELEMENT OF TRANSPORT POLICY

ABSTRACT | Road transport is the most commonly used mode of transport for commercial movement of people and goods. Despite the considerable fragmentation of the Polish road transport companies this industry maintains a dominant economic position by working out more than 6.5% of national GDP. The internal EU regulations, within which the Polish road transport companies operate, allow the effective competition on the Community transport market. Since 2002, in accordance with the requirements of the European Union remains in Poland licensing the commercial transport. Obtain a certificate of professional competence of road carriers is one of the conditions for obtaining a license. In our country is ITS certification unit. From 2002 to 2011 Institute has a large (over 100 thousand people records database) containing information about labor market carriers. Therefore, on the basis of the statistics and their analysis it's possible draw a series of proposals for commercial road transport (population, age, level of knowledge and many others). Furthermore the results of analyses were presented.

KEYWORDS | transport policy, certification of professional competence, competition

Translated by Małgorzata Walendzik