|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nazwa projektu**  Ustawa o zmianie ustawy – Prawo lotnicze  **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**  Ministerstwo Infrastruktury  **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**  Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury  **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**  Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału, Departament Lotnictwa, Ministerstwo Infrastruktury (tel.: 22 630 14 47;  e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl) | | | | | | | | | | | | | | **Data sporządzenia** 19.01.2023 r.  **Źródło:**  Prawo UE  **Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów**  UC129 | | | | | | | |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2148 z dnia 8 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych (Dz. Urz. UE L 428 z 18.12.2020, str. 10, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2020/2148”, wprowadziło na poziomie unijnym wymagania w zakresie biegłości językowej (m.in. w zakresie języka angielskiego) dla osób kierującymi pojazdami w polu manewrowym lotniska. Nowe wymagania mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie wykonywania operacji lotniczych na lotnisku zobowiązując osoby kierujące pojazdami w polu manewrowym lotniska posiadających upoważnienie, o którym mowa w pkt ADR.OPS.B.024 rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 139/2014/UE”, do wykazania biegłości językowych co najmniej na poziomie operacyjnym, w odniesieniu do języka angielskiego oraz dowolnego innego języka wykorzystywanego na lotnisku do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska.  Ponadto rozporządzenie (UE) nr 2020/2148 wprowadziło do załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE regulację ADR.OPS.B.029 lit. g, zgodnie z którą państwo członkowskie może na zasadzie odstępstwa postanowić, że do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska biegła znajomość języka angielskiego nie jest konieczna.  Z uwagi na powyższe konieczne jest ustanowienie przepisów prawa krajowego, które zapewnią stosowanie rozporządzenia nr 139/2014/UE we wskazanym powyżej zakresie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Szczegółowe sposoby realizacji wymagań określone na poziomie unijnym zostały doprecyzowane w decyzji nr ED 2021/003/R Dyrektora Wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Celem zapewnienia właściwego spełniania regulacji w prawodawstwie krajowym niezbędne jest uzupełnienie przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) w zakresie realizacji ww. wymagań.  Ze względu na powyższe rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, polegająca na dodaniu regulacji w zakresie:   1. sposobu wykazywania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE; 2. udzielania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE; 3. ustalenia opłat lotniczych za przeprowadzanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) czynności urzędowych w zakresie wskazanym w pkt 1 i 2.   Mając na uwadze powyższe okoliczności stwierdzono brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż przyjęcie rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rozporządzenie (UE) nr 2020/2148 wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE. Regulacje krajowe mające na celu zapewnienie stosowania nowych wymagań mogą być wprowadzane przez poszczególne państwa członkowskie UE w różny sposób. Ze względu na krótki czas obowiązywania regulacji brak jest informacji nt. rozwiązań stosowanych w poszczególnych krajach unijnych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grupa | | | | Wielkość | | | | | | Źródło danych | | | | | | | | Oddziaływanie | | | |
| Prezes ULC | | | | 1 | | | | | | Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze | | | | | | | | Rozszerzenie platformy Krajowego Systemu Egzaminów Językowych (KSEJ)  Przeprowadzenie egzaminów państwowych mających na celu wykazanie biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE  Wydawanie zaświadczeń dotyczących  biegłości językowej, stanowiących certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.  Kontrola spełniania wymagań dotyczących biegłości językowej.  Udzielanie albo odmowa udzielania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV rozporządzenia nr 139/2014/UE. | | | |
| Osoby posiadające upoważnienia do poruszania się w polu manewrowym lotniska (pracownicy zatrudnieni przez zarządzających lotniskami, agenci obsługi naziemnej, przedstawiciele linii lotniczych, cateringu) | | | | 4786 | | | | | | Dane własne ULC | | | | | | | | Konieczność uzyskania zaświadczenia dot. biegłości językowej. | | | |
| Zarządzający lotniskami | | | | 14 | | | | | | Rejestr lotnisk cywilnych | | | | | | | | Możliwość wystąpienia o udzielenie odstępstwa , o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. | | | |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W związku z koniecznością wejścia w życie projektowanych przepisów w terminie umożliwiającym zastosowanie nowych wymagań wprowadzonych prawem UE od dnia 7 stycznia 2023 r. konieczne jest maksymalne skrócenie procesu legislacyjnego projektu. Na początkowym etapie procesu legislacyjnego projektodawca sugerował zrezygnowanie z przeprowadzenie procesu konsultacji publicznych. Spowodowałoby to wydłużenie procesu legislacyjnego, uniemożliwiając wdrożenie nowych przepisów w terminie umożliwiającym dostosowanie się adresatów norm do nowych wymagań, czego stukiem byłby brak możliwości poruszania się pojazdów po polu manewrowym lotniska, a tym samym znaczne utrudnienie albo wręcz uniemożliwienie funkcjonowania lotnisk.  Z uwagi na powyższe projektodawca zaproponował zrezygnowanie z przeprowadzania konsultacji publicznych projektu.  Niezależnie od powyższego należy zauważyć, że na etapie uzgodnień wewnętrznych projektu w resorcie infrastruktury projekt został przekazany do przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” (PPL), które na tym etapie prac nad projektem było jednostką nadzorowaną przez ministra właściwego do spraw transportu. PPL zgłosił do projektu uwagi, które zostały częściowo uwzględnione (zmniejszenie wysokości opłaty lotniczej za odstępstwo z 20 000 zł do 15 000 zł), a w pozostałym zakresie do PPL przekazane zostały wyjaśnienia wskazujące powody nieuwzględnienia zgłoszonych uwag.  W związku z udostępnieniem projektu w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania projektu do uzgodnień, stanowisko do projektu przedstawiły spółki: Warmia i Mazury Sp. z o.o. oraz Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o. Analogicznie jak w przypadku uwag PPL uwagi zostały częściowo uwzględnione (dodanie przepisu przejściowego), a w pozostałym zakresie do ww. spółek przekazano wyjaśnienia.  Jednakże w związku ze stanowiskiem Stałego Komitetu Rady Ministrów (syng. KRM-0610-9-23) projekt zostanie skierowany do konsultacji publicznych.  Tym samym projekt kieruje się do konsultacji z następującymi podmiotami:  1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa, sekretariatBS@ppl.pl;  2) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk, airport@airport.gdansk.pl;  3) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice, biuro-zarzad@gtl.com.pl;  4) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice, airport@krakowairport.pl;  5) Port Lotniczy Poznań-Ławica, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań,info@airport-poznan.com.pl;  6) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź,biuro@lodz-airport.pl;  7) Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka", Jasionka 942, 36-002 Jasionka,rzeszowairport@rzeszowairport.pl;  8) Port Lotniczy Szczecin - Goleniów, Glewice 1a, 72-100 Goleniów,sekretariat@airport.com.pl;  9) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław,office@airport.wroclaw.pl;  10) Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost, sekretariat\_ezg@ppl.pl;  11) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin, ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki, info@modlinairport.pl;  12) Port Lotniczy Lublin SA, ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik, info@airport.lublin.pl;  13) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota, zarzad@bzg.aero;  14) „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno, info@mazuryairport.pl;  15) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;  16) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;  17) AMC Aviation sp. z o.o. ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;  18) Airbus Poland S.A. Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;  19) AirTech Solution sp. z o.o. ul. Żywiecka 39, 02-495 Warszawa;  20) Airnet Service sp. z o.o. Al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;  21) Alfreda Perczak P.P.H.U. “POL-TRANS-CATERING” EXPORT-IMPORT ul. Osiedle 166, 42-460 Mierzęcice;  22) Aviation Support Poland sp. z o.o. ul. Cybernetyki 21, 02-677 Warszawa;  23) Direct Dispatch sp. z o.o. ul. Poleczki 23, 02-822 Warszawa;  24) DO & CO Poland sp. z o.o ul. Sekundowa 2, 02-178 Warszawa;  25) Excel Handling sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;  26) Enter Air Services sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;  27) Ferier sp. z o.o. ul. Poleczki 23, 02-822 Warszawa;  28) General Aviation Airbase sp. z o.o. ul. Budowlanych 19, 80-298 Gdańsk;  29) Groundlink Polska sp. z o.o. ul. Osiedle 165, lok. LU3, 42-460 Mierzęcice;  30) „GROM CARGO SERWIS” Przedsiębiorstwo Usługowe Wojciech Gromadzki ul. Bukowska 285,  60-189 Poznań;  31) GROM Cargo Serwis sp. z o.o. Sp.k. ul. Bukowska 41, 62-081 Wysogotowo;  32) „GTL Service” sp. z o.o. ul. Wolności 90, 42-625 Ożarowice;  33) Jacek Kujawa Airwashplane ul. Słowików 11, 05-822 Milanówek;  34) Jet Story sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;  35) Leszek Kozłowski LK Services ul. Karvinska 1932/31c 737 01 Český Těšín;  36) Linetech S.A. ul. Warecka 11a, 00-034 Warszawa;  37) LS Airport Services S.A. ul. J. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;  38) LS Technics sp. z o.o. ul. J. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;  39) Lotos Air BP Polska sp. z o.o. Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk;  40) LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 45C, 02-146 Warszawa;  41) Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław sp. z o.o. ul. Władysława Zarembowicza 40, 54-530 Wrocław;  42) Magnetic MRO AS Väike-Sõjamäe 1a, 11415 Tallin;  43) Nayak Aircraft Service Netherlands B.V. Oddział w Polsce: ul. Przyokopowa 33, 01-208 Warszawa;  44) Orlen Aviation sp. z o.o. ul. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa;  47) Port Lotniczy Lublin S.A. ul. Zesłańców Sybiru 6, 20-008 Lublin;  48) S4H sp. z o.o. ul. Gietkowska 10, 10-170 Olsztyn;  49) SILVER CARGO sp. z o.o. ul. Wolności 90, 42-625 Pyrzowice;  50) SprintAir S.A. ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;  51) STAR EXECUTIVE handling & support Group sp. z o.o. ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec;  53) Welcome Airport Services sp. z o. o.ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;  54) Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 S.A. ul. Szubińska 107, 85-915 Bydgoszcz;  55) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o. ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław.  Mając na uwadze przesłanki wskazane na wstępie (potrzeba pilnego wdrożenia przepisów ze względu na konieczność przeprowadzenia odpowiednich egzaminów) oraz fakt, że część zainteresowanych podmiotów miała już możliwość zapoznać się z projektem, ustalono, że konsultacje publiczne projektu trwały będą 7 dni. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ceny stałe z 2022 r.) | | | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0 | | 1 | | 2 | 3 | | 4 | 5 | | 6 | | | 7 | | 8 | 9 | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | | | **1,828** | | **0,160** | | **1,044** | **0,172** | | **0,172** | **0,172** | | **0,685** | | | **0,405** | | **0,172** | **0,685** | **0,172** | **5,667** | |
| budżet państwa | | | 1,828 | | 0,160 | | 1,044 | 0,172 | | 0,172 | 0,172 | | 0,685 | | | 0,405 | | 0,172 | 0,685 | 0,172 | 5,667 | |
| JST | | |  | |  | |  |  | |  |  | |  | | |  | |  |  |  |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | |  | |  |  | |  |  | |  | | |  | |  |  |  |  | |
| **Wydatki ogółem** | | | **0,255** | | **0,276** | | **0,321** | **0,276** | | **0,276** | **0,276** | | **0,276** | | | **0,276** | | **0,276** | **0,276** | **0,276** | **3,06** | |
| budżet państwa | | | 0,255 | | 0,276 | | 0,321 | 0,276 | | 0,276 | 0,276 | | 0,276 | | | 0,276 | | 0,276 | 0,276 | 0,276 | 3,06 | |
| JST | | |  | |  | |  |  | |  |  | |  | | |  | |  |  |  |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | |  | |  |  | |  |  | |  | | |  | |  |  |  |  | |
| **Saldo ogółem** | | | **1,573** | | **-0,116** | | **0,723** | **-0,104** | | **-0,104** | **-0,104** | | **0,409** | | | **0,129** | | **-0,104** | **0,409** | **-0,104** | **2,607** | |
| budżet państwa | | | 1,573 | | -0,116 | | 0,723 | -0,104 | | -0,104 | -0,104 | | 0,409 | | | 0,129 | | -0,104 | 0,409 | -0,104 | 2,607 | |
| JST | | |  | |  | |  |  | |  |  | |  | | |  | |  |  |  |  | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | |  | |  | |  |  | |  |  | |  | | |  | |  |  |  |  | |
| Źródła finansowania | | Budżet państwa – wydatki w części 39 – Transport zostaną zwiększone o dodatkowe kwoty wskazane w art. 3 przedmiotowego projektu ustawy, będące skutkiem finansowym dla Urzędu Lotnictwa Cywilnego – realizującym nowe zadania wynikające z przepisów projektowanej ustawy.  Mając na uwadze, że w projekcie budżetu państwa na 2023 r. nie zabezpieczono środków na finansowanie zadań wynikających z projektu ustawy, w 2023 r. wydatki zostaną sfinansowane z rezerwy celowej na zmiany systemowe i niektóre zmiany organizacyjne, w tym nowe zadania. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | Na podstawie danych uzyskanych od zarządzających lotniskami, w aktualnym stanie prawnym, wydano 4786 zezwoleń do poruszania się w polu manewrowym lotniska. Szacunkowa liczba wydawanych zezwoleń po wdrożeniu nowych przepisów, związanych z obowiązkiem uzyskania certyfikatu biegłości językowej na poziomie ICAO 4 (poziom operacyjny), to ok 2350 – na podstawie danych przekazanych przez część zarządzających lotniskami, którzy deklarowali zmniejszenie liczby wydanych zezwoleń o ok. połowę albo jedną trzecią. Część zarządzających lotniskami nie przekazało szacunkowej wartości, w związku z czym założono taką samą skalę. Na potrzeby niniejszego OSR przyjęto wariant o mniejszej liczbie wydawanych zezwoleń i ograniczono ją do połowy, tj. 2350.  Biorąc pod uwagę fakt, że obowiązek uzyskania certyfikatu biegłości językowej wchodzi w życie z dniem 7 stycznia 2023 r. – w zakresie dotyczącym języka polskiego, a do 2026 r. – w zakresie języka angielskiego, założono, że rok 0 i rok 3, będą tymi, w których odbędzie się największa liczba egzaminów. Opłata lotnicza za przeprowadzenie jednego egzaminu to zgodnie z projektem to 765 zł. Wysokość opłaty lotniczej za przystąpienie do egzaminu została przewidziana w wysokości odpowiadającej obecnie obowiązującej opłacie lotniczej dla wszystkich osób podchodzących do egzaminu w ramach KSEJ, tj. m. in. pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego. Wysokość tej opłaty jest określona w załączniku nr 6 do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze na poziomie 600 zł, jednak biorąc pod uwagę waloryzację przeprowadzaną zgodnie z art. 26a ust. 3 i 4 tej ustawy, aktualnie opłata lotnicza w tym zakresie wynosi 765 zł (patrz: obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia … lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia stawek opłat lotniczych obowiązujących w 2023 r. (M.P. poz. …).  Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że certyfikaty biegłości językowej i ich termin ważności uzależnione są od poziomu, na którym dany certyfikat zostanie wydany. W przypadku uzyskania certyfikatu na poziomie 4 – należy podejść do egzaminu co 4 lata, w przypadku uzyskania poziomu 5 – co 6 lat, natomiast w przypadku uzyskania poziomu 6 – certyfikat ważny jest dożywotnio. Odpowiada to normie określonej w ADR.OPS.B.029 lit. d rozporządzenia 139/2014, która wskazuje, że poza osobami, które wykazały biegłość językową na poziomie eksperckim, biegłość językową ocenia się ponownie co każde:  1) cztery lata od przeprowadzenia oceny w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem operacyjnym;  2) sześć lat od przeprowadzenia oceny w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem rozszerzonym.  Na potrzeby niniejszego OSR przyjęto, ż wszystkie osoby, na co dzień posługujące się językiem polskim uzyskają certyfikat na poziomie 6, w związku z czym odświeżanie certyfikatu nie było brane pod uwagę w kolejnych latach. Założono, że tylko nowo przyjmowane osoby lub osoby zmieniające stanowiska pracy będą zdawać egzaminy językowe w kolejnych latach – założono 150 osób rocznie. Dodatkowo przyjęto, że poziom zdawalności egzaminów w języku angielskim będzie kształtował się analogicznie do poziomu wynikającego z danych statystycznych Prezesa ULC w zakresie zdawalności egzaminów w ramach KSEJ przez członków personelu lotniczego w 2020 r.:  764 przeprowadzone egzaminy w tym:  441 egzaminów zdanych na poziomie 4, tj. 57%;  202 egzaminy zdane na poziomie 5, tj. 26%;  21 egzaminów zdanych na poziomie 6, tj. 3%;  100 egzaminów niezdanych, tj. 13%.  W szacunkowych danych wpływu do sektora finansów publicznych uwzględniono również wpływ z tytułu opłaty lotniczej za przeprowadzenie postępowania administracyjnego o wydanie odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. Mając na uwadze elementy mające wpływ na ewentualne wydanie takiego odstępstwa, określone w AMC1 ADR.OPS.B.029(g), założono, że do Prezesa ULC wpłynie 7 takich wniosków w latach 2023-2025. Biorąc pod uwagę wysokość opłaty lotniczej za przeprowadzenie takiego postępowania i wydanie stosownej decyzji administracyjnej, a także obowiązek monitorowania i poddawania okresowemu przeglądowi tego odstępstwa (o ile zostanie wydane) wynikający z AMC1 ADR.OPS.B.029 lit. g, wysokość opłaty określono na poziomie 15 000 zł.  Przy obliczaniu kwot określonych w tabeli na początku pkt 6 OSR uwzględniono następujące dane:  **Rok 0 (2023):** przeprowadzenie ok 2350 egzaminów (język polski ), tj. 2350\*765 = 1 797 750 zł  Przeprowadzenie podstępowania o wydanie 2 odstępstw, tj. 2\*15 000 = 30 000 zł  Suma: 1 797 750 + 30 000 = 1 827 750 zł  **Rok 1 (2024):** przeprowadzenie ok. 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie postępowania o wydanie 3 odstępstw, tj. 3\*15 000 = 45 000 zł  Suma 114 750 + 45 000 = 159 750 zł  **Rok 2 (2025):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy) tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok. 1175 egzaminów (język angielski ), tj. 1175\*765 = 898 875 zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów (połowa z grupy 2350 osób, które miałyby zdać egzamin);  Przeprowadzenie postępowania o wydanie 2 odstępstw, tj. 2\*15 000 = 30 000 zł  Suma: 114 750 + 898 875 + 30 000 = 1 043 625 zł  **Rok 3 (2026):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy) ), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok 75 egzaminów (język angielski – połowa z grupy 150 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. 75\*765 = 57 375 zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów;  Suma: 114 750 + 57 375 = 172 125 zł  **Rok 4 (2027):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok. 75 egzaminów (język angielski połowa z grupy 150 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. 75\*765 = 57 375 zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów;  Suma: 114 750 + 57 375 = 172 125 zł  **Rok 5 (2028):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok. 75 egzaminów (język angielski połowa z grupy 150 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. 75\*765 = 57 375 zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów;  Suma: 114 750 + 57 375 = 172 125 zł  **Rok 6 (2029):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok. 745 egzaminów (język angielski), tj. 745\*765 = 569 925 zł – 75 osób + 57% zdawalności na poziomie 4 ICAO (670)  Suma: 114 750 + 569 925 = 684 675 zł  **Rok 7 (2030):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114  750 zł  Przeprowadzenie ok. 380 egzaminów (język angielski), tj. 380\*765 = 290 700 zł – 75 osób + 26% zdawalności na poziomie 5 ICAO (305)  Suma: 114 750 + 290 700 = 405 450 zł  **Rok 8 (2031):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok. 75 egzaminów (język angielski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 75\*765 = 57 375 zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów;  Suma: 114 750 + 57 375 = 172 125 zł  **Rok 9 (2032):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski– osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok. 745 egzaminów (język angielski), tj. 745\*765 = 569 925 zł – 75 osób + 57% zdawalności na poziomie 4 ICAO (670)  Suma: 114 750 + 569 925 = 684 675 zł  **Rok 10 (2033):** przeprowadzenie ok 150 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. 150\*765 = 114 750 zł  Przeprowadzenie ok. 75 egzaminów (język angielski połowa z grupy 150 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. 75\*765 = 57 375 zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów;  Suma: 114 750 + 57 375 = 172 125 zł  Analiza pracochłonności w zakresie realizacji nowych zadań Prezesa ULC  Założenia:  Roczna pracochłonność 1 pracownika: (1775 + 1021) : 2 = 2796 : 2 = 1398  Liczba dni roboczych w roku: 252  Liczba dni urlopowych 1 pracownika w roku: 26  Liczba dni chorobowych 1 pracownika w roku: 10  Liczba dni szkoleniowych 1 pracownika w roku: 7  Liczba godzin poświęconych przez 1 pracownika swoim zadaniom w dniu roboczym: 1398 : (252-26-10-7) = 1398 : 209 = 6,69  Roczna pracochłonność realizacji zadań związanych z prowadzeniem bieżącego nadzoru nad lotniskami:   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | **Lp.** | **Opis zadania** | | **Liczba czynności** | **liczba godzin na jedną czynność** | **Liczba godzin w roku** | | 1. | Weryfikacja zestawów egzaminacyjnych przygotowywanych przez podmiot zewnętrzny | | 5 | 20 | 100 | | 2. | Prowadzenie nadzoru nad zarządzającymi lotniskami w obszarach (13) zarządzanie bezpieczeństwem na płycie postojowej oraz (23) Szkolenie personelu i dokumentacja, w tym przegląd programów zapobiegania wtargnięciom na drogę startową i wypadnięciom statków powietrznych z drogi startowej, oraz stan ich wdrożenia, a także upoważnienia dla kierowców pojazdów i ocena biegłości językowej, programy szkolenia i ich wdrożenie, zgodnie z AMC ADR.AR.C.010 | | 10 | 30 | 300 | | 3. | Weryfikacja zgodności zapisów instrukcji operacyjnych lotnisk i ich procedur wewnętrznych z ADR.OPS.B.029 | | 14 | 30 | 420 | | 4. | Zapytania, skargi, analizy, spotkania informacyjne | | 10 | 8 | 80 | | 5. | Opracowywanie projektów zmian do obowiązujących przepisów, przygotowanie wytycznych | | 5 | 40 | 200 | | 6. | Analiza zgłoszeń spraw związanych z bezpieczeństwem i zdarzeń lotniczych | | 40 | 2 | 80 | | 7. | Weryfikacja wniosków o przyznanie odstępstwa o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g oraz przeprowadzenie oceny bezpieczeństwa zgodnie z AMC1 ADR.OPS.B.029 lit. g | | 7 | 70 | 490 | | 8. | Wydawanie decyzji administracyjnych w zakresie odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g | | 7 | 5 | 35 | | 9. | Przegląd wydanych ocen bezpieczeństwa zgodnie z AMC1 ADR.OPS.B.029 lit. g | | 2 | 25 | 50 | |  |  | |  |  |  | |  |  | **Roczna pracochłonność** | | | **1775** |   Roczna pracochłonność realizacji zadań związanych z koordynowaniem egzaminów:   |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | | **Lp.** | **Opis zadania** | **Liczba czynności** | **liczba godzin na jedną czynność** | **Liczba godzin w roku** | | 1. | Koordynowanie sesji egzaminacyjnych egzaminów językowych odbywających się w ULC oraz ośrodkach egzaminacyjnych na terenie kraju (przygotowanie sesji, analiza dostępności egzaminatorów) | 200 | 1 | 200 | | 2. | Nadzór nad przebiegiem egzaminów (monitorowanie wyników, rozwiązywanie problemów) | 2350 | 0,15 | 352 | | 3. | Weryfikacja dokumentacji egzaminacyjnej pod względem formalnym | 2350 | 0,1 | 235 | | 5. | Prowadzenie rejestrów (certyfikatów, egzaminów, rozliczeń) | 2350 | 0,05 | 117 | | 6. | Obsługa telefoniczna i mailowa kandydatów na egzamin | 2350 | 0,05 | 117 | |  | **Roczna pracochłonność** | | | **1021** |   **Pkt 1** Kalkulacja kosztów zatrudnienia dla 2 etatów członka korpusu służby cywilnej ULC:   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Dane na podstawie sprawozdania Rb-70 za IV kw. 2021 r. (bez wynagrodzeń w ramach projektów POPC "7" i "9") |  | Etaty KSC - przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 za IV kw.2021 r. | Wynagrodzenia KSC - wg Rb-70 za IV kw.2021 r. | Średnie wynagrodzenie na 1 etat wg Rb-70 za IV kw. 2021 r. | **Koszty w skali 12 miesięcy (2023 r. - rok zero)** | | wynagrodzenia osobowe KSC | § 4020 | 346,55 | 36 886 214,86 zł | 8 869,86 zł | 106 438,32 zł | | składki na ub. społeczne (17,19%) | § 4110 |  |  |  | 18 296,75 zł | | składki na Fundusz Pracy (2,45%) | § 4120 |  |  |  | 2 607, 74 zł | | koszt wynagrodzeń osobowych dla 1 etatu KSC i pochodne w pierwszym roku / bez DWR | | | | | 127 342,81 zł | | koszt wynagrodzeń osobowych dla 2 etatów KSC i pochodne w pierwszym roku / bez DWR | | | | | 254 685,62 zł | |  | | | | | | | Dane na podstawie sprawozdania Rb-70 za IV kw. 2021 r. (bez wynagrodzeń w ramach projektów POPC "7" i "9") |  | Etaty KSC - przeciętne zatrudnienie wg Rb-70 za IV kw.2021 r. | Wynagrodzenia KSC - wg Rb-70 za IV kw.2021 r. | Średnie wynagrodzenie na 1 etat wg Rb-70 za IV kw. 2021 r. | **Koszty w skali 12 miesięcy (2024 r. i kolejne - rok pierwszy i kolejne)** | | wynagrodzenia osobowe KSC | § 4020 | 346,55 | 36 886 214,86 zł | 8 869, 86 zł | 106 438, 32 zł | | DWR dod. wyn. roczne (8,5% od § 4020) | § 4040 |  |  |  | 9 047,26 zł | | składki na ub. społeczne (17,19%) | § 4110 |  |  |  | 19 851,97 zł | | składki na Fundusz Pracy (2,45%) | § 4120 |  |  |  | 2 829, 40 zł | | koszt wynagrodzeń osobowych dla 1 etatu KSC i pochodne od drugiego roku i w kolejnych/ z DWR | | | | | 138 166, 95 zł | | koszt wynagrodzeń osobowych dla 2 etatów KSC i pochodne od drugiego roku i w kolejnych/ z DWR | | | | | 276 333,90 zł |   **Pkt 2** Kalkulacja kosztu opracowania, wdrożenia i utrzymania dodatkowego modułu KSEJ w zakresie j. angielskiego – wydatek jednorazowy w zakresie opracowania i wdrożenia modułu – 45 000 zł. Moduł zostanie opracowany i wdrożony w 2025 r., tj. w 2. roku obwiązywania ustawy. Tym samym kwota wydatków w roku 2025 wyniesie 321 000 zł. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Skutki | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | | | | | | | 0 | 1 | | | 2 | 3 | | | 5 | | 10 | | | | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym  (w mln zł,  ceny stałe z 2022 r.) | duże przedsiębiorstwa | | | | | | -1,828 | - 0,160 | | | - 1,044 | -0,172 | | | -0,172 | | -0,172 | | | | - 5,667 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | 0 | | 0 | | | | 0 |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | | | 0 | | 0 | | | | 0 |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | |
| Niemierzalne |  | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | | W związku z tym, że zaproponowane zmiany wynikają z konieczności dostosowania przepisów krajowych do wymagań przepisów UE nie powinny one mieć bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.  Przyjęto, że zarządzający lotniskiem może wystąpić o odstępstwo w roku wejścia w życia ustawy. Odstępstwa udziela się bezterminowo, w związku z czym przyjęto, że wpływ na każdego zarządzającego lotniskiem będzie wynosił jednorazowo 0,015 mln zł. Założono złożenie 2 wniosków w 2023 r., trzech wniosków w 2024 r. oraz dwóch wniosków w 2025 r.  Brak wpływu na funkcjonowanie mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.  Brak wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.  W zakresie obciążeń związanych z koniecznością uzyskania zaświadczenia dotyczącego biegłości językowej nie uwzględniono obciążeń związanych z przeszkoleniem i poniesieniem kosztów egzaminacyjnych. Projektodawca nie dysponuje danymi dotyczącymi rynkowych cen szkoleń. Jednocześnie zarządzający lotniskami, których pracownicy będą ubiegać się o dokument potwierdzający odpowiednią biegłość językową, nie muszą zlecać szkoleń w tym zakresie firmom zewnętrznym, a mogą być one przeprowadzone w ramach już prowadzonych szkoleń w zakresie uzyskania zezwolenia na poruszanie się w polu manewrowym lotniska.  Przy szacowaniu kosztów związanych z egzaminami językowymi nie brano pod uwagę zagadnień związanych z kosztami dojazdów, diet i zakwaterowania osób przystępujących do egzaminów przeprowadzanych przez ULC, ponieważ trudno jednoznacznie określić te koszty dla każdego podmiotu zobligowanego do stosowania przepisów prawa UE. Każde z lotnisk jest położone w innej części kraju, a tym samym koszty te będą się różnić w zależności od lokalizacji lotniska, co bezpośrednio wpływa na koszt dojazdu. Zatem, aby uniknąć nieadekwatności wyliczeń, wskazano jedynie bezpośredni koszt przeprowadzenia egzaminu. Ponadto Prezes ULC zadeklarował możliwość przeprowadzenia egzaminów z zakresu biegłości językowej w obiektach należących do zarządzających lotniskami, co powinno zasadniczo zniwelować dodatkowe koszty związane z koniecznością przystąpienia do egzaminów językowych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | |
| Komentarz:  W związku z koniecznością zapewnienia stosowania przepisów zmienionego rozporządzeniem (UE) nr 2020/2148 rozporządzenia nr 139/2014/UE wprowadzana jest procedura w zakresie wykazywania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, i wydawania zaświadczenia w tym zakresie oraz procedura udzielania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na rynek pracy** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W związku z koniecznością uzyskania zaświadczeń dot. biegłości językowej personel zarządzającego lotniskiem posiadający zezwolenia na poruszania się w polu manewrowym lotniska uzyska przewagę na rynku pracy przez posiadanie zaświadczenia dot. biegłości językowej, poprzedzonego przeszkoleniem oraz egzaminem państwowym. Niemniej celem uzyskania nowych zaświadczeń niezbędne będzie przeszkolenie oraz poniesienie kosztów egzaminacyjnych. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | | | | | | demografia  mienie państwowe  inne: | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | |
| Omówienie wpływu | | Projekt nie ma wpływu na obszary nie związane bezpośrednio z wykonywaniem operacji lotniczych z lotnisk. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wykonanie przepisów ustawy nastąpi z dniem jej wejścia w życie. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ewaluacja efektów projektu nie jest konieczna. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Brak. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |