**UZASADNIENIE**

## I. Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania ustawy

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.) wprowadziło na poziomie unijnym, przez regulację dodaną w załączniku IV w pkt ADR.OPS.B.029 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”, wymagania w zakresie wykazania biegłości językowej (m.in. w zakresie języka angielskiego) dla kierowców pojazdów, które poruszają się w polu manewrowym lotniska. Nowe wymagania mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie wykonywania operacji lotniczych na lotnisku przez zobowiązanie kierowców pojazdów w polu manewrowym lotniska posiadających upoważnienie, o którym mowa w pkt ADR.OPS.B.024 rozporządzenia 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.

Mając na uwadze wprowadzane wymagania w zakresie posiadania biegłości językowej, zgodnie z regulacjami unijnymi osoba zobowiązana do wykazania się ww. biegłością musi wykazać się m.in. umiejętnością skutecznego porozumienia się w formie wyłącznie głosowej oraz w kontaktach osobistych, precyzyjnego i zrozumiałego porozumiewania się w zakresie tematów ogólnych i związanych z pracą, wykorzystywaniem właściwych metod komunikowania się do wymiany komunikatów oraz rozpoznawania i wyjaśniania nieporozumień w kontekście ogólnym lub związanym z pracą. Biegłość taka powinna być wykazana za pomocą dokumentu otrzymanego po zdaniu egzaminu państwowego, z zapewnieniem konieczności ponownego odświeżenia – odpowiednio co 4 lub 6 lat w zależności od poziomu znajomości języka.

Szczegółowe sposoby realizacji wymagań określone zostały w decyzji nr ED 2021/003/R Dyrektora Wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego[[1]](#footnote-2)1),[[2]](#footnote-3)2). 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.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, w zakresie uwzględnienia realizacji ww. wymagań. Dlatego proponuje się w dziale IV ustawy – Prawo lotnicze w rozdziale 2 „Eksploatacja lotniska” dodanie art. 83b określającego wymagania dotyczące zapewnienia egzaminów państwowych, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia nr 139/2014/UE. Zgodnie z ust. 1 projektowanego przepisu warunkiem wykazania biegłości językowej będzie zdanie egzaminu państwowego złożonego przed komisją egzaminacyjną, o której mowa w art. 99 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze. Stosownie do ust. 2 egzamin ten będzie egzaminem praktycznym przeprowadzanym w celu określenia poziomu biegłości językowej. W ust. 3 doprecyzowano, że językiem, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest język polski. Natomiast w ust. 4 wskazano, iż pozytywny wynik egzaminu będzie potwierdzało wydane zaświadczenie.

Jednocześnie proponuje się dodanie w ustawie – Prawo lotnicze art. 83c w celu określenia sposobu i trybu wydawania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, w tym określenia niezbędnych do załączenia do wniosku dokumentów.

Dodatkowo, w konsekwencji zmian wprowadzanych w dziale IV ustawy – Prawo lotnicze, w załączniku nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze, określającym opłaty lotnicze, konieczne jest wprowadzenie zmian w celu ustalenia stawek opłat lotniczych za nowe czynności urzędowe realizowane przez Prezesa ULC.

## II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Dotychczasowe przepisy nie wprowadzały obowiązku wykazywania biegłości językowej dla osób prowadzących pojazdy w części pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych lotniska.

## III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Proponowane rozwiązania uregulują zagadnienia dotyczące przeprowadzania egzaminu państwowego, którego wynik będzie wykazywał biegłość językową, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. Przepisy te doprecyzują wymagania określone w przepisach unijnych przez określenie sposobu przeprowadzania egzaminu państwowego, potwierdzania jego zdania oraz udzielania przez Prezesa ULC odstępstwa, o którym mowa w ADR. OPS.B.029 lit. g załącznika IV rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Dodatkowo określone zostaną opłaty lotnicze za przeprowadzenie ww. egzaminu oraz postępowania w sprawie wydania ww. odstępstwa.

## IV. Zakres regulacji

W projekcie zaproponowano zmianę art. 21 ust. 2 pkt 7 ustawy – Prawo lotnicze, polegającą na uzupełnieniu katalogu zadań i kompetencji Prezesa ULC o sprawdzanie kwalifikacji kierowców pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska.

Ponadto w projekcie przewidziano dodanie w ustawie – Prawo lotnicze art. 83b, który reguluje warunki wykazania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, sposób przeprowadzenia egzaminu i potwierdzenia jego pozytywnego wyniku.

Poza tym zmiana przepisów ustawy – Prawo lotnicze uwzględnia rozwiązania dotyczące możliwości udzielenia odstępstwa od obowiązku wykazania biegłości językowej w zakresie języka angielskiego dla kierowców pojazdów zamierzających kierować pojazdem w polu manewrowym lotniska. Możliwość taką przewiduje ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, w którym określono, że 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. W takim przypadku przeprowadza się ocenę bezpieczeństwa. Z powyższych względów w projektowanym art. 83c ustawy – Prawo lotnicze uregulowano kwestie związane z udzielaniem przedmiotowego odstępstwa, w tym tryb i warunki jego udzielania. W ust. 1 określono, że odstępstwo jest udzielane przez Prezesa ULC na podstawie wniosku zarządzającego lotniskiem, jeżeli udzielenie odstępstwa nie obniży poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych. Natomiast w ust. 2 wskazano, jakie dokumenty zarządzający lotniskiem powinien dołączyć do ww. wniosku, tj. analizę bezpieczeństwa oraz opinię lokalnego zespołu ds. bezpieczeństwa na drodze startowej ustanawianego w ramach ADR.OR.D.027 załącznika III rozporządzenia nr 139/2014/UE. W ust. 3 z kolei wskazano co uwzględnia ocena bezpieczeństwa, o której mowa w przepisach UE, a które nie precyzują, z jakich elementów ma się składać.

W projekcie przewidziano uchylenie w art. 99 ustawy – Prawo lotnicze ust. 5, który stanowił, że egzamin podlega opłacie lotniczej. Przepis jest zbędny, ponieważ powtarza normę wynikającą z przepisu art. 26a ust. 1 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze.

W dalszej kolejności w projekcie uwzględniono zmianę art. 99 ust. 6 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze, której celem jest rozszerzenie o tryb i sposób przeprowadzania egzaminu, o którym mowa w projektowanym art. 83b ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, zakresu przedmiotowego upoważnienia dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowych wymagań w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia członków komisji egzaminacyjnej, o której mowa w art. 99 ust. 1 i 2 ustawy – Prawo lotnicze, szczegółowych zasad wynagradzania członków tej komisji oraz trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów na licencje, świadectwa kwalifikacji i uprawnienia do nich wpisywane. Przyjęcie powyższego rozwiązania wynika z intencji projektodawcy, aby sposób i tryb przeprowadzania nowego egzaminu był taki sam jak w przypadku egzaminu językowego przeprowadzanego dla członków personelu lotniczego, mając na uwadze, że przepisy rozporządzenia nr 139/2014/UE dotyczące oceniania egzaminowanych są tożsame z regulacją FCL.055 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.). Należy nadmienić, iż praktyczną realizację ww. przepisów będzie można osiągnąć przez rozszerzenie obecnie działającego w ramach Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) – Krajowego Systemu Egzaminów Językowych (KSEJ). Zadania te generować będą zarówno koszty po stronie egzaminowanego, jak i ULC.

W projekcie zaproponowano również zmiany w załączniku nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze dotyczącym opłat lotniczych. W tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.8. proponuje się dodanie opłaty lotniczej za przeprowadzenie postępowania w sprawie odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. Jednocześnie proponuje się zmianę w zakresie opłaty, o której mowa w tabeli nr 2 w części I w podczęści 1.2 w ust. 2, która umożliwi stosowanie tej opłaty również w przypadku egzaminu praktycznego wykazującego biegłość językową, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. W konsekwencji zaproponowano również zmianę tytuł podczęści 1.2 w tabeli nr 2 w części I, aby odpowiadała nowemu zakresowi przedmiotowemu.

Tytułem wyjaśnienia należy wskazać, że w projekcie nie przewidziano zmiany art. 26a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, ponieważ czynności, które będą realizowane przez Prezesa ULC na podstawie projektowanej regulacji, mieszczą się w katalogu czynności, które podlegają opłacie lotniczej zgodnie z obowiązującym brzmieniem ustawy – Prawo lotnicze. Opłata lotnicza za egzamin, o którym mowa w projektowanym art. 83b ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, będzie pobierana na podstawie art. 26a ust. 1 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którym opłacie lotniczej podlegają przeprowadzane przez Prezesa ULC egzaminy. Natomiast podstawę do pobierania opłaty lotniczej za przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, regulowanego w projektowanym art. 83c ustawy – Prawo lotnicze, stanowić będzie art. 26a ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którym opłacie lotniczej podlegają czynności wykonywane przez Prezesa ULC w związku z wydawaniem uprawnień wynikających z zezwoleń, promes, certyfikatów, świadectw, zaświadczeń, licencji oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych, w części, w której jest mowa o „innych dokumentach określonych w niniejszej ustawie…”.

W art. 2 projektu zawarto normę, zgodnie z którą kierowcy pojazdów, o których mowa w ADR.OPS.B.024 lit. a rozporządzenia nr 139/2014/UE są zobowiązani uzyskać zaświadczenie, o którym mowa w projektowanym art. 83b ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, potwierdzające biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 tego rozporządzenia w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Celem tego przepisu jest zagwarantowanie możliwości dostosowania się adresatów wprowadzanej regulacji do nowych wymagań. Przepis dotyczy jedynie egzaminów językowych w zakresie języka krajowego, a wprowadzony okres przejściowy ma na celu umożliwienie Prezesowi ULC przeprowadzenie egzaminów w uporządkowany sposób.

Zgodnie z art. 3 projektu dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 99 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze zachowają moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 99 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i będą mogły być zmieniane. Zapewnienie w przepisach projektowanej ustawy możliwości zmiany wydanego na podstawie art. 99 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2018 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisane (Dz. U. z 2021 r. poz. 1678) wynika z konieczności jak najszybszego wdrożenia projektowanej regulacji, w związku z rozpoczęciem stosowania przepisów prawa UE w tym zakresie z dniem 7 stycznia 2023 r., co nie jest możliwe bez dostosowania treści ww. aktu wykonawczego do okoliczności objęcia egzaminami państwowymi nowej grupy podmiotów. Jednocześnie przeprowadzenie w krótkim czasie procesu legislacyjnego w zakresie projektu rozporządzenia zastępującego dotychczasowe rozporządzenie nie jest możliwe, mając na uwadze zakres upoważnienia ustawowego, a także konieczność przeprowadzenia szerokich konsultacji publicznych projektu nowego aktu wykonawczego realizującego przedmiotowe upoważnienie.

W art. 4 projektu określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym projektowanej ustawy.

W art. 5 projektu proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Uprawnienia do poruszania się po polu manewrowym zgodnie z nowymi zasadami powinny być wydawane od dnia 7 stycznia 2023 r. (w zakresie języka innego niż angielski) – zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. h załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, w związku z czym przyjęcie przepisów krajowych zapewniających stosowanie rozporządzenia nr 139/2014/UE w tym zakresie powinno nastąpić jak najszybciej. Jednocześnie ze względu na zakres projektowanych zmian ustawy – Prawo lotnicze, a także treść art. 2 projektu ustawy, nie jest konieczne zapewnienie dłuższej *vacatio legis*. Mając na uwadze powyższe okoliczności należy uznać, że natychmiastowego wejścia w życie aktu normatywnego wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana przedmiotowej ustawy.

## V. Przewidywane skutki finansowe i prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie ustawy spowoduje obciążenia finansowe dla zarządzających lotniskami w przypadku ubiegania się o odstępstwo, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia 139/2014/UE.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

## VI. Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia.

## VII. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

## VIII. Ocena organu wnioskującego, czy projekt ten podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i  aktów prawnych

Regulacje zawarte w projektowanej ustawie nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ona notyfikacji.

## IX. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

W ocenie projektodawcy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

1. 1) <https://www.easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2021003r>. [↑](#footnote-ref-2)
2. 2) <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/corrigendum_to_decision_2021-003-r.pdf>. [↑](#footnote-ref-3)