

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ ¹⁾,

z dnia 2013 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

Na podstawie art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712, Nr 157, poz. 1241, z 2011 r. Nr 279, poz. 1644 oraz z 2012 r. poz. 1237) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2009 r. w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 (Dz. U. Nr 35, poz. 273) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a.1. Pomoc może być udzielana jako:

- 1) bezzwrotne dofinansowanie ze środków Programu;
- 2) dokapitalizowanie rozumiane jako podwyższenie kapitału zakładowego, przez wniesienie:
 - a) wkładów pieniężnych,
 - b) wkładów niepieniężnych w postaci nieruchomości lub innych środków trwałych- o ile w ocenie tych działań stwierdzono, że wsparcie w tej formie stanowi pomoc publiczną.

2. Pomoc jest udzielana na pokrycie części wydatków kwalifikowalnych, o których mowa w § 7.

3. Pomoc, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest udzielana przez podmiot udzielający pomocy, o którym mowa w art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

4. Pomoc, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jest udzielana przez udziałowców spółek zarządzających portami lotniczymi, organ jednostki samorządu terytorialnego lub

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

przedsiębiorcę publicznego w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 22 września 2006 r. o przejrzystości stosunków finansowych pomiędzy organami publicznymi a przedsiębiorcami publicznymi oraz o przejrzystości finansowej niektórych przedsiębiorców (Dz. U. Nr 191, poz. 1411 i Nr 245, poz. 1775) lub w formie i trybie zgodnym z przepisami ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.²⁾) oraz innymi odrębnymi przepisami

5. Pomoc, o której mowa w ust. 1 pkt 2, podlega kumulacji z pomocą, o której mowa w ust. 1 pkt 1.”;

2) w § 6:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Pomoc, o której mowa w § 2a ust. 1 pkt 1, jest udzielana w projektach wybieranych w trybie indywidualnym, o którym mowa w art. 28 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

2. Beneficjent pomocy składa wniosek o udzielenie pomocy, o której mowa w § 2a ust. 1 pkt 1, do podmiotu udzielającego pomocy, o którym mowa w § 2a ust. 3.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Pomoc, o której mowa w § 2a ust. 1 pkt 1, jest udzielana na podstawie umowy o dofinansowanie zawartej pomiędzy beneficjentem pomocy a podmiotem udzielającym pomocy, o którym mowa w § 2a ust. 3.”;

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Pomoc, o której mowa w § 2a ust. 1 pkt 2, jest udzielana przez podmioty udzielające pomocy, o których mowa w § 2a ust. 4, po podjęciu uchwał wspólników beneficjenta o podwyższeniu kapitału zakładowego”.

§ 2. Przepisy rozporządzenia mają zastosowanie do udzielania pomocy przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 102, poz. 1117, z 2003 r. Nr 49, poz. 408 i Nr 229, poz. 2276, z 2005 r. Nr 132, poz. 1108, Nr 183, poz. 1538 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 133, poz. 935 i Nr 208, poz. 1540, z 2008 r. Nr 86, poz. 524, Nr 118, poz. 747, Nr 217, poz. 1381 i Nr 231, poz. 1547, z 2009 r. Nr 13, poz. 69, Nr 42, poz. 341 i Nr 104, poz. 860, z 2011 r. Nr 92, poz. 531, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 133, poz. 767, Nr 201, poz. 1182 i Nr 234, poz. 1391, z 2012 r. poz. 596, 1342 i 1529 oraz z 2013 r. poz. 433.

UZASADNIENIE

Rozporządzenie *Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2009 r. w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013* (Dz. U. Nr 35, poz. 273) usankcjonowało możliwość dofinansowania realizowanych w portach lotniczych projektów infrastrukturalnych zgłoszonych do dofinansowania w ramach POIiŚ. Akt ten stanowi notyfikowany Komisji Europejskiej program pomocowy (sprawa nr 472/2008) zatwierdzony w dniu 11.02.2009 r. (decyzja K(2008) 689 wersja ostateczna). W materiałach przekazywanych Komisji Europejskiej w trakcie postępowania notyfikacyjnego jako podmiot udzielający pomocy wskazany był Minister Infrastruktury. Takie stanowisko znalazło swoje odzwierciedlenie również w programie pomocowym (sprawa nr 472/2008) (pkt 14), w którym KE wskazała, że zarządzanie programem leży w gestii Ministerstwa Infrastruktury. Na mocy *Porozumienia w sprawie realizacji priorytetów transportowych POIiŚ zawartego pomiędzy Ministerstwem Transportu a Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT)* w dniu 06.11.2007 r. kompetencje te otrzymało CUPT.

Dotychczasowe rozporządzenie *Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2009 r. w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013* zawężyło możliwość udzielania pomocy przez inne niż CUPT podmioty. Aby na podstawie przedmiotowego rozporządzenia podmioty inne niż CUPT mogły udzielić pomocy publicznej, zgodnej z postanowieniami decyzji Komisji Europejskiej nr K(2008) 689 oraz wszystkimi regulacjami programu pomocowego, niezbędne jest dokonanie nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia, dotyczącej dopuszczalnej formy i trybu udzielania pomocy. Ze względu na potrzeby kapitałowe zarządzających portami lotniczymi związane z prowadzonymi procesami inwestycyjnymi, wskazane jest rozszerzenie powyższej listy pomiotów.

Analogiczne rozwiązanie zostało zastosowane w *rozporządzeniu Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 8 października 2009 r. w sprawie udzielania pomocy na inwestycje w zakresie portów lotniczych w ramach regionalnych programów operacyjnych* (Dz. U. Nr 174 poz. 1356).

Pomoc publiczna udzielona przez udziałowców spółek zarządzających portami lotniczymi na podstawie rozporządzenia stanowiłaby pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym, znajdującą swoje oparcie w postanowieniach decyzji Komisji Europejskiej nr K(2008) 689. Zgodnie z

pkt 11 decyzji KE możliwa jest kumulacja pomocy państwa z różnych źródeł publicznych lub programów pomocy (wspólnotowych lub krajowych) w granicach maksymalnej intensywności pomocy wyznaczonej w pkt 10 tej decyzji, a więc 75% kosztów kwalifikowalnych. Zatem kumulacji z dofinansowaniem udzielonym przez CUPT może podlegać nie tylko pomoc de minimis lub pomoc publiczna udzielana na podstawie innych programów pomocy (wspólnotowych lub krajowych), ale również pomoc z różnych źródeł publicznych, w tym dokapitalizowanie dokonane przez jednostki samorządu terytorialnego lub przez przedsiębiorców publicznych, będących udziałowcami podmiotów zarządzających portami lotniczymi.

Zakres koniecznych zmian przedmiotowego rozporządzenia obejmuje przepisy dotyczące dwóch zagadnień – dopuszczalnej formy pomocy publicznej (dodawany § 2a ust. 1 rozporządzenia) oraz trybu jej udzielania (§ 6 ust. 1 i 2 rozporządzenia). Nowelizacja rozporządzenia w tych dwóch przypadkach wskazuje wprost, iż na jego podstawie udziałowcy spółek zarządzających portami lotniczymi, organy jednostek samorządu terytorialnego lub przedsiębiorcy publiczni mogą udzielać pomocy publicznej jako dokapitalizowanie w formie i trybie zgodnym z przepisami ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.) oraz innymi właściwymi przepisami. Rozporządzenie określa również katalog podmiotów udzielających pomocy publicznej (dodawany § 2a ust. 3 i 4 rozporządzenia). W wyniku konsultacji społecznych do rozporządzenia poprawiono zapisy w § 2a ust. 1 pkt 2 w zakresie zagadnienia związanego z testem prywatnego inwestora. Jest on uzasadniony koniecznością uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych związanych z pominięciem w projekcie rozporządzenia zapisu, że badanie dokapitalizowania poprzez test prywatnego inwestora wyklucza traktowanie podniesienia kapitału jako pomocy publicznej. Przeprowadzenie testu prywatnego inwestora, a więc instrumentu służącego do stwierdzenia czy działanie podmiotu przekazującego dokapitalizowanie stanowi pomoc publiczną, jest niezbędne w oparciu o art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Uważa się, że udzielenie pomocy publicznej zarządom portów lotniczych przez inne podmioty udzielające pomocy niż Centrum Unijnych Projektów Transportowych, jest dopuszczalne w świetle postanowień decyzji Komisji Europejskiej Nr K(2008) 689. W świetle postanowień decyzji Komisji Europejskiej Nr K(2008) 689, ewentualna zmiana przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2009 r. w sprawie pomocy na projekty infrastrukturalne w zakresie portów lotniczych w ramach Programu Operacyjnego

Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013 polegająca na rozszerzeniu katalogu podmiotów udzielających pomocy oraz form pomocy, nie stanowi zmiany programu pomocowego, o której mowa w art. 4 rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz. U. L 140 z 30.4.2004, ze zm.). Taka zmiana przepisów rozporządzenia miałaby jedynie charakter formalny lub czysto administracyjny i nie wpływałaby na ocenę zgodności tego programu pomocowego ze wspólnym rynkiem, którą to ocenę przeprowadziła Komisja Europejska w wydanej w tej sprawie decyzji.

Regulacje zawarte w przedmiotowym rozporządzeniu 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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz w związku z § 11a Uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Organizacje o charakterze lobbingowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową oraz inne podmioty nie zgłaszały zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

Określenie terminu wejścia w życie rozporządzenia na dzień następujący po dniu ogłoszenia oraz wskazanie, iż przepisy rozporządzenia mają zastosowanie przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wynikają z faktu, iż pomoc dla projektów objętych rozporządzeniem została przyznana na mocy pierwotnego brzmienia rozporządzenia. Jednocześnie w międzyczasie mogłyby mieć miejsce sytuacje dokapitalizowania portów lotniczych przy realizacji projektów POliŚ przez udziałowców spółek zarządzających portami lotniczymi, z przeznaczeniem na pokrycie części wydatków kwalifikowalnych. Istotne jest więc uporządkowanie powyższej sytuacji, a więc umożliwienie beneficjentom umów wcześniej podpisanych korzystanie z pomocy udzielanej przez inne podmioty niż CUPIT. Beneficjenci, o których mowa, nie będą musieli podpisywać nowych umów o dofinansowanie z CUPIT, a dokapitalizowanie udzielane przez udziałowców spółek zarządzających portami lotniczymi, organy jednostek samorządu terytorialnego lub przedsiębiorstwa publicznego zostanie wykazane w aktualizowanym co 3 miesiące załączniku nr 3 do umowy o dofinansowanie w pozycji *Inne krajowe środki publiczne*, ze wskazaniem w przypisie, jakie są źródła tych środków. Należy zauważyć, iż art. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów

normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 190, poz. 1606, z późn. zm.) wprowadza możliwość nadania aktowi normatywnemu wstecznej mocy obowiązującej, jeżeli zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie. Ponadto termin wejścia w życie rozporządzenia uwarunkowany jest ważnym interesem państwa. Projektowana zmiana przepisów jest bez wątpienia korzystna dla ich adresatów, ponieważ umożliwi przekazanie środków przez udziałowców Portów Lotniczych z przeznaczeniem na realizację projektów inwestycyjnych POIiŚ, w przypadku, gdy przekazanie to nie odbyło się na zasadach rynkowych ze względu np. na słabą kondycję finansową beneficjenta, tj. dokapitalizowanie nie spełniłoby testu prywatnego inwestora i stanowiłoby udzielenie de facto pomocy publicznej. Biorąc powyższe pod uwagę, nadanie projektowi rozporządzenia wstecznej mocy obowiązującej jest uzasadnione interesem portów lotniczych, będących beneficjentami pomocy publicznej pochodzącej z działania 6.3 POIiŚ oraz interesem publicznym.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Cel wprowadzenia nowelizacji rozporządzenia

Projekt rozporządzenia doprecyzowuje dopuszczalne formy udzielania pomocy publicznej oraz tryb jej udzielania w celu umożliwienia udzielania tej pomocy przez podmioty inne niż CUPT, bez konieczności notyfikacji indywidualnej pomocy publicznej, co znacznie uprości i przyspieszy proces udzielania wsparcia.

2. Podmioty, na które oddziałuje projekt aktu normatywnego

Rozporządzenie oddziałuje na zarządzających portami lotniczymi oraz ich udziałowców (jednostki samorządu terytorialnego i przedsiębiorców publicznych).

3. Konsultacje

Zakres przedmiotowy rozporządzenia uzasadnia konieczność przekazania projektu do konsultacji społecznych, w tym do:

1. Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej
2. Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.
3. Górnośląskiego Towarzystwa Lotniczego S.A.
4. Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków Balice Sp. z o.o.
5. Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o.
6. P.P. „Porty Lotnicze”
7. Portu Lotniczego Szczecin - Goleniów Sp. z o.o. im. NSZZ Solidarność
8. Portu Lotniczego Wrocław S.A.

9. Portu Lotniczego Poznań – Ławica Sp. z o.o.
10. Związku Regionalnych Portów Lotniczych.

W dniu 13.11.2012 r. przedstawiono projekt ww. portom i Związkowi Regionalnych Portów Lotniczych. Na podstawie uwag zgłoszonych przez ww. podmioty wprowadzono do rozporządzenia zapis zaproponowany przez Związek Regionalnych Portów Lotniczych oraz GTL S.A. dot. testu prywatnego inwestora w §2a ust. 1.

Ponadto, w międzyczasie, w dniu 29. 11. 2012 r. za pośrednictwem Komisji Wspólnej, przekazano uwagi m.in. z Województwa Zachodniopomorskiego oraz Województwa Małopolskiego. Na te uwagi w dniu 07. 12. 2012 r. przesłano odpowiedź oraz w dniu 11. 12. 2012 r. przekazano poprawiony projekt rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia w powyższym brzmieniu przeszedł uzgodnienia w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 19. 12. 2012 r.

4. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie wpłynie na zwiększenie wydatków jednostek sektora finansów publicznych. Spowoduje ono jedynie przyspieszenie i uproszczenie ewentualnego wydatkowania środków zaplanowanych przez jednostki sektora finansów publicznych na dokapitalizowanie zarządzających portami lotniczymi w celu wsparcia realizowanych procesów inwestycyjnych dofinansowywanych z POIiŚ (unikając konieczności notyfikacji indywidualnej pomocy publicznej Komisji Europejskiej).

5. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

Wejście w życie rozporządzenia będzie miało wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw, ponieważ zapisy przedmiotowego rozporządzenia umożliwią dokapitalizowanie zarządzających portami lotniczymi.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów:

Wejście w życie rozporządzenia może przyspieszyć modernizację i rozbudowę portów lotniczych, a przez to przyczynić się do rozwoju regionów.