

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia2017 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną oraz pomoc na infrastrukturę lokalną

Na podstawie art. 20d ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1785 i 2141) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2015 r. w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną oraz pomoc na infrastrukturę lokalną (Dz. U. poz. 174) wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł rozporządzenia otrzymuje brzmienie:

„w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną, pomoc na infrastrukturę lokalną, pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych oraz pomoc na rzecz portów”;

2) w § 1 w ust. 2:

a) po pkt 4 dodaje się przecinek i pkt 5 i 6 w brzmieniu:

„5) pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych,

6) pomoc na rzecz portów”;

b) część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– do której mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L

187 z 26.06.2014, str. 1, z późn. zm.¹⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem Komisji UE nr 651/2014”.”;

3) w § 3:

a) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) przeniesienie – przeniesienie tej samej lub podobnej działalności, o której mowa w art. 2 pkt 50 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, lub jej części z zakładu na terenie jednej umawiającej się strony Porozumienia EOG (zakład pierwotny) do zakładu, w którym dokonuje się inwestycji objętej pomocą i który znajduje się na terenie innej umawiającej się strony Porozumienia EOG (zakład objęty pomocą); przeniesienie występuje wówczas, gdy produkt lub usługa w zakładzie pierwotnym i zakładzie objętym pomocą służy przynajmniej częściowo do tych samych celów oraz zaspokaja wymagania lub potrzeby tej samej kategorii klientów oraz w jednym z pierwotnych zakładów beneficjenta w EOG nastąpiła likwidacja miejsc pracy związanych z taką samą lub podobną działalnością;”

b) po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) zysk operacyjny - różnicę między zdyskontowanymi dochodami a zdyskontowanymi kosztami operacyjnymi w ekonomicznym cyklu życia inwestycji, gdy różnica ta jest wartością dodatnią; koszty operacyjne obejmują koszty, takie jak koszty personelu, materiałów, zakontraktowanych usług, komunikacji, energii, konserwacji, czynszu, administracji, lecz nie uwzględniają kosztów amortyzacji i kosztów finansowania, jeśli zostały one objęte zakresem pomocy inwestycyjnej; dyskontowanie przychodów i kosztów operacyjnych przy zastosowaniu odpowiedniej stopy dyskontowej pozwala na osiągnięcie rozsądnego zysku;”

c) po pkt 17 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 18–24 w brzmieniu:

„18) pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych – pomoc na rzecz portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów nie przekraczającym 3 mln osób, o której mowa w art. 56a rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 329 z 15.12.2015, str. 28, Dz. Urz. UE L 149 z 07.06.2016, str. 10, Dz. Urz. UE L 156 z 20.06.2017, str.1 oraz Dz. Urz. UE L 236 z 14.09.2017, str. 28.

- 19) port lotniczy – podmiot lub grupę podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych;
 - 20) średni roczny przepływ pasażerów – wartość liczbowa określaną na podstawie przepływu pasażerów przylatujących i wylatujących w okresie dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym pomoc została przyznana;
 - 21) pomoc na rzecz portów – pomoc na rzecz portów morskich i portów śródlądowych, o której mowa w art. 56b i 56c rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;
 - 22) port – obszar lądu i wody, na którym znajduje się infrastruktura i urządzenia, które pozwalają na przyjmowanie statków, o których mowa w art. 2 pkt 162 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załogi i innych osób, oraz wszelka inna infrastruktura niezbędna dla przedsiębiorstw transportowych w porcie;
 - 23) port morski – port przyjmujący zasadniczo statki morskie, o których mowa w art. 2 pkt 163 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;
 - 24) port śródlądowy – port inny niż port morski, przyjmujący statki żeglugi śródlądowej, o których mowa w art. 2 pkt 164 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014.”;
- 4) w § 4 w ust. 1:
- a) pkt 2–4 otrzymują brzmienie:
 - „2) pomocy inwestycyjnej na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego: 150 mln euro na projekt;
 - 3) pomocy operacyjnej na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego: 75 mln euro dla jednego przedsiębiorstwa rocznie;
 - 4) pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną: 30 mln euro na projekt lub jeżeli łączne koszty przekraczają 100 mln euro na projekt;”
 - b) po pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:
 - „7) pomocy inwestycyjnej i operacyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych: poziomów intensywności i kwot pomocy określonych w art. 56a rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;

- 8) pomocy inwestycyjnej na rzecz portów:
- a) morskich: 130 mln euro na projekt lub 150 mln euro na projekt w porcie morskim,
 - b) śródlądowych: 40 mln euro na projekt lub 50 mln euro na projekt w porcie śródlądowym

– uwzględniony w planie prac dotyczącym korytarza sieci bazowej, o którym mowa w art. 47 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1); w przypadku pogłębiania, o którym mowa w art. 2 pkt 160 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, za projekt uznaje się wszystkie prace pogłębiarskie przeprowadzone w ciągu jednego roku kalendarzowego.”;

5) w § 5:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Warunkiem przyznania pomocy jest jej obliczenie w odniesieniu do określonych w ust. 2–7 kosztów kwalifikowanych.”,

- b) po ust. 5 dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych może być obliczana w odniesieniu do:

- 1) kosztów związanych z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, o której mowa w art. 2 pkt 144 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, w tym kosztów planowania – w przypadku pomocy inwestycyjnej;
- 2) kosztów bieżącej działalności portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 osób-- w przypadku pomocy operacyjnej.

7. Pomoc na rzecz portów morskich i śródlądowych jest obliczana w odniesieniu do kosztów, w tym kosztów planowania:

- 1) inwestycji związanych z budową, wymianą lub modernizacją infrastruktury:
 - a) portowej, o której mowa w art. 2 pkt 157 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014,
 - b) zapewniającej dostęp, o której mowa w art. 2 pkt 159 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;

- 2) pogłębiania.”;
- 6) w § 6:
- a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku przejęcia aktywów należących do zakładu, o którym mowa w art. 2 pkt 49 lit. b lub pkt 51 lit. b rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, uwzględnia się wyłącznie koszty zakupu aktywów od osób trzecich niemających powiązań z nabywcą, jeżeli transakcja jest przeprowadzana na warunkach rynkowych. W przypadku gdy pomoc na zakup aktywów przyznana została jeszcze przed ich zakupem, koszt tych aktywów odlicza się od kosztów kwalifikowanych związanych z przejęciem zakładu.”,
 - b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przypadku pomocy przyznanej dużym przedsiębiorstwom na zasadniczą zmianę procesu produkcji koszty kwalifikowane powinny przekraczać koszty amortyzacji aktywów związanych z działalnością podlegającą modernizacji w ciągu poprzedzających trzech lat obrotowych. W przypadku pomocy przyznanej na dywersyfikację istniejącego zakładu koszty kwalifikowane powinny przekraczać o co najmniej 200% wartość księgową ponownie wykorzystywanych aktywów, odnotowaną w roku obrotowym poprzedzającym rozpoczęcie prac.”;
- 7) po § 10 dodaje się § 10a i §10b w brzmieniu:
- „§ 10a. Do kosztów kwalifikowanych, o których mowa w § 5 ust. 6:
- 1) pkt 1, zalicza się koszty, w tym planowania, związane z inwestycjami w infrastrukturę i wyposażenie służące do świadczenia usług portu lotniczego przez ten port na rzecz przedsiębiorstw lotniczych, o których mowa w art. 2 pkt 145 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, i innych usługodawców, wliczając w to drogi startowe, terminale, płyty postojowe, drogi kołowania, scentralizowaną infrastrukturę obsługi naziemnej i wszystkie pozostałe obiekty i urządzenia, które bezpośrednio służą do świadczenia usług portu lotniczego, o których mowa w art. 2 pkt 147 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, z wyłączeniem infrastruktury i wyposażenia, które w pierwszej kolejności są konieczne do prowadzenia działalności pozalotniczej, o której mowa w art. 2 pkt 152 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014;
 - 2) pkt 2, zalicza się koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego, w tym koszty związane z personelem, zakontraktowanymi

usługami, łącznością, odpadami, energią, konserwacją, wynajmem i administracją, lecz z wyłączeniem kosztów kapitału, wsparcia marketingowego lub wszelkich innych zachęt przyznanych przedsiębiorstwom lotniczym przez port lotniczy oraz kosztów objętych zakresem polityki publicznej.

§ 10b. Do kosztów kwalifikowanych, o których mowa w § 5 ust. 7:

- 1) pkt 1 lit. a, zalicza się koszty planowania i inwestycji związane z budową, wymianą lub modernizacją infrastruktury oraz urządzeń służących do świadczenia usług portowych związanych z transportem, np. miejsca postoju służące do cumowania statków, ściany nadbrzeża, mola, dryfujące pontonowe rampy na obszarach pływowych, baseny wewnętrzne, zasyпки oraz osuszony grunt, infrastrukturę paliw alternatywnych oraz infrastrukturę do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku;
 - 2) pkt 1 lit. b, zalicza się koszty planowania i inwestycji związane z budową, wymianą lub modernizacją wszelkiego rodzaju infrastruktury niezbędnej do zapewnienia użytkownikom dostępu i wejścia do portu od strony lądu lub morza i rzeki, lub znajdującej się w porcie, takiej jak drogi, tory kolejowe, kanały i śluzy;
 - 3) pkt 2, zalicza się koszty planowania i inwestycji związane z usuwaniem osadów z dna wodnej drogi dostępowej do portu lub w porcie.”;
- 8) w § 11:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Warunkiem udzielania pomocy jest nieprzekroczenie odpowiednich dla danej kategorii pomocy intensywności lub wartości pomocy, o których mowa w ust. 2–11.”,
 - b) w ust. 4:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi, a zyskiem operacyjnym z inwestycji;”,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w przypadku pomocy, o której mowa w art. 53 ust. 2 lit. f rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014 - maksymalna kwota pomocy nie może przekraczać ani różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zdyskontowanymi przychodami projektu ani 70% kosztów

kwalikowanych; przychody odlicza się od kosztów kwalifikowanych, określonych w art. 53 ust. 9 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, na zasadzie ex ante albo przy użyciu mechanizmu wycofania.”,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 1 i 2 i ust. 5, jeżeli pomoc nie przekracza 2 mln euro, maksymalną kwotę pomocy można ustalić alternatywnie na poziomie 80% kosztów kwalifikowanych.”,

d) po ust. 7 dodaje się ust. 8–11 w brzmieniu:

„8. W przypadku pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych:

1) w odniesieniu do pomocy inwestycyjnej kwota pomocy nie może przekraczać:

a) 50 % kosztów kwalifikowanych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym od 1 do 3 milionów osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc,

b) 75 % kosztów kwalifikowanych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do 1 miliona osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc;

2) kwota pomocy inwestycyjnej nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji;

3) w przypadku portów lotniczych o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 200 000 pasażerów rocznie wymagane jest spełnienie jednego z warunków określonych w pkt 1 i 2;

4) w odniesieniu do pomocy operacyjnej kwota pomocy nie może przekraczać poziomu, który jest konieczny, by pokryć straty operacyjne i rozsądny zysk w odnośnym okresie; pomoc przyznaje się w formie określonych z góry rat okresowych, których nie można zwiększać w okresie, na jaki przyznaje się pomoc, albo w formie kwot ustalonych ex post na podstawie odnotowanych strat operacyjnych.

9. W przypadku pomocy na rzecz portów morskich:

1) poziom intensywności pomocy na każdą inwestycję, o której mowa w § 5 ust. 7 pkt 1 lit. a, nie może przekraczać:

- a) 100 % kosztów kwalifikowanych, jeśli łączne koszty kwalifikowane projektu wynoszą nie więcej niż 20 mln euro,
 - b) 90 % kosztów kwalifikowanych, jeśli łączne koszty kwalifikowane projektu wynoszą powyżej 20 mln euro i nie więcej niż 50 mln euro,
 - c) 70 % kosztów kwalifikowanych, jeśli łączne koszty kwalifikowane projektu wynoszą powyżej 50 mln euro i nie więcej niż kwota określona w § 4 ust. 1 pkt 8 lit. a;
- 2) poziom intensywności pomocy nie może przekraczać 100% kosztów kwalifikowanych określonych w § 5 ust. 7 pkt 1 lit. b i pkt 2 wynoszących nie więcej niż kwota określona w § 4 ust. 1 pkt 8 lit. a;
 - 3) kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji lub pogłębiania;
 - 4) w przypadku pomocy nieprzekraczającej 5 mln euro, maksymalną kwotę pomocy można ustalić alternatywnie do metody określonej w pkt 1–3, na poziomie 80 % kosztów kwalifikowanych.

10. W przypadku pomocy na rzecz portów śródlądowych:

- 1) kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji lub pogłębiania;
- 2) maksymalny poziom intensywności pomocy nie może przekraczać 100 % kosztów kwalifikowanych wynoszących nie więcej niż kwota wskazana w § 4 ust. 1 pkt 8 lit. b;
- 3) w przypadku pomocy nieprzekraczającej 2 mln euro, maksymalną kwotę pomocy można ustalić alternatywnie do metody określonej w pkt 1 i 2, na poziomie 80 % kosztów kwalifikowanych.”;

11. Zysk operacyjny, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, ust. 8 pkt 2, ust. 9 pkt 3 i ust. 10 pkt 1 odlicza się od kosztów kwalifikowanych ex ante, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania.

9) w § 12:

- a) w ust. 1 po pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
„5) potwierdzenie przez beneficjenta, że nie dokonał przeniesienia do zakładu, w którym ma zostać dokonana inwestycja początkowa, której dotyczy wniosek o pomoc, w ciągu 2 lat poprzedzających złożenie wniosku o pomoc, oraz zobowiązanie się przez beneficjenta, że nie dokona takiego przeniesienia

przez okres 2 lat od zakończenia inwestycji początkowej, której dotyczy wniosek o pomoc.”,

b) po ust. 8 dodaje się ust. 9–11 w brzmieniu:

„9. Warunkiem udzielenia pomocy inwestycyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych jest:

- 1) dokonanie zgłoszenia;
- 2) zagwarantowanie, że:
 - a) port lotniczy jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników, a w przypadku fizycznego ograniczenia przepustowości przydział odbywa się na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów,
 - b) pomoc nie jest udzielana na przeniesienie istniejących portów lotniczych ani na stworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego, w tym przekształcenie istniejącego lądowiska w pasażerski port lotniczy,
 - c) dana inwestycja nie wykracza poza to, co jest niezbędne do obsługi natężenia ruchu przewidywanego w średnim okresie na podstawie rozsądnych prognoz dotyczących ruchu,
 - d) pomoc inwestycyjna nie jest udzielana portowi lotniczemu usytuowanemu w odległości nieprzekraczającej 100 km lub 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości, o którym mowa w art. 2 pkt 150 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, od istniejącego portu lotniczego obsługującego regularne przewozy lotnicze w rozumieniu art. 2 pkt 16 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3);
- 3) warunki określone w pkt 2 lit. c i d nie mają zastosowania do portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do 200 000 osób w ciągu 2 lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc, jeżeli nie oczekuje się, iż pomoc inwestycyjna doprowadzi do zwiększenia średniego rocznego przepływu pasażerów w tym porcie lotniczym powyżej 200 000 osób w ciągu 2 lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy; pomoc inwestycyjna

przyznana takim portom lotniczym musi być zgodna z § 11 ust. 8 pkt 1 albo § 11 ust. 8 pkt 2;

- 4) pomoc inwestycyjna nie może prowadzić do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu powyżej 3 milionów pasażerów w porcie lotniczym w ciągu 2 lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy;
- 5) pomoc nie jest udzielana portom lotniczym o średnim rocznym przepływie towarów przekraczającym 200 000 ton w ciągu 2 lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc i nie może prowadzić do spodziewanego zwiększenia średniego rocznego przepływu towarów powyżej 200 000 ton w porcie lotniczym w ciągu 2 lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy.

10. Warunkiem udzielenia pomocy operacyjnej na rzecz regionalnych portów lotniczych jest:

- 1) dokonanie zgłoszenia zawierającego informacje, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 5;
- 2) spełnienie warunków określonych w ust. 9 pkt. 2 lit. a i b i pkt 6;
- 3) zagwarantowanie, że:
 - a) pomoc nie jest udzielana portom lotniczym o średnim rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 200 000 osób w ciągu 2 lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc;
 - b) pomoc nie jest wypłacana w odniesieniu do żadnego roku kalendarzowego, w którym roczny przepływ pasażerów w porcie lotniczym przekroczył 200 000 osób;
 - c) przyznanie pomocy nie jest uzależnione od dokonania ustaleń z określonymi przedsiębiorstwami lotniczymi, dotyczących opłat lotniskowych, opłat marketingowych lub innych aspektów finansowych działalności tych przedsiębiorstw lotniczych w danym porcie lotniczym.

11. Warunkiem udzielenia pomocy inwestycyjnej na rzecz portów morskich i śródlądowych jest:

- 1) dokonanie zgłoszenia;
- 2) zagwarantowanie, że:

- a) wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub wynajmu infrastruktury portowej, na którą udzielono pomocy, udzielane są na zasadach konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji i bezwarunkowo,
- b) infrastruktura portowa, na którą udzielono pomocy, jest udostępniana zainteresowanym użytkownikom na równych i niedyskryminacyjnych zasadach na warunkach rynkowych.”.

§ 2. Do pomocy udzielanej na podstawie zgłoszeń dokonanych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe, z wyjątkiem zgłoszeń dokonanych od dnia 10 stycznia 2018 r., do których stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

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

PREZES RADY MINISTRÓW

ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM PRAWNYM,
LEGISLACYJNYM I REDAKCYJNYM

Renata Łućko
Zastępca Dyrektora
Departamentu Prawnego w Ministerstwie Finansów

/- podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

UZASADNIENIE

Dnia 10 lipca 2017 r. weszło w życie rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1084 z dnia 14 czerwca 2017 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 651/2014 w odniesieniu do pomocy na infrastrukturę portową i infrastrukturę portów lotniczych, progów powodujących obowiązki zgłoszenia pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomocy na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną, a także programów regionalnej pomocy operacyjnej skierowanych do regionów najbardziej oddalonych oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 702/2014 w odniesieniu do obliczania kosztów kwalifikowalnych.

Rozporządzenie (UE) 651/2014 stanowi podstawę krajowego programu pomocowego, jakim jest rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2015 r. w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną oraz pomoc na infrastrukturę lokalną (Dz. U. poz. 174) (dalej zwane: rozporządzeniem lub programem pomocowym).

W związku ze zmianą rozporządzenia Komisji (UE) 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. dokonaną rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1084, odpowiednich zmian wymaga również rozporządzenie Rady Ministrów stanowiące krajowy program pomocowy.

Obowiązujący od 16 lutego 2015 r. program pomocowy, został podjęty w związku z uchwaleniem przez KE zasad udzielania pomocy publicznej na lata 2014-2020, które określa obowiązujące od 1 lipca 2014 r. rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L 187, z 26.6.2014). Program obejmuje następujące przeznaczenia pomocy: regionalna pomoc inwestycyjna, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną oraz pomoc na infrastrukturę lokalną.

Program zapewnia możliwość udzielania pomocy w ramach wymienionych przeznaczeń w formie zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych poprzez stworzenie ram prawnych do uchwalania gminnych programów pomocy bez potrzeby ich notyfikacji Komisji Europejskiej oraz bez konieczności uzyskania opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Poprzednio obowiązujący program pomocowy - rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 2008 r. w sprawie warunków udzielania zwolnień od podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną (Dz. U. Nr 146, poz. 927 ze zm.) przewidywał udzielanie pomocy w odniesieniu do jednego przeznaczenia, tj. regionalnej pomocy inwestycyjnej. Z danych UOKiK wynika, że w ramach tego programu w latach 2008-2014 uchwały o pomocy publicznej podjęły 159 rady gmin (5,8% wszystkich), natomiast pomocy publicznej faktycznie udzieliło 69 gmin (2,5% wszystkich gmin) na kwotę 72 mln zł.

W ramach obecnego rozszerzonego o nowy zakres programu, od początku jego obowiązywania, tj. od 16 lutego 2015 r. do 30 września 2017 r. z programu skorzystało 179 gmin.

Nowelizacja rozporządzenia jest konieczna w zakresie, w jakim nastąpiło zaostrenie warunków udzielania pomocy regionalnej w znowelizowanym rozporządzeniu (UE) 651/2014. Dotyczy to przypadku tzw. delokalizacji rozumianej jako przeniesienie dofinansowanej działalności za granicę, oraz wymogu dotyczącego zaliczania kosztów kwalifikowanych w przypadku przejęcia zakładu ze względu na stopień powiązań z nabywcą. Regionalna pomoc inwestycyjna jest częścią krajowego programu pomocowego, z tego względu zmiana przepisów rozporządzenia jest obligatoryjna. Nowelizacja tworzy też obowiązek zmian w tym zakresie w gminnych programach pomocowych podjętych w oparciu o program krajowy.

Oprócz niezbędnych zmian dostosowujących, które dotyczą udzielania pomocy regionalnej, nowelizacja przewiduje wprowadzenie zmian liberalizujących, oraz dodanie nowych regulacji dotyczących pomocy dla portów lotniczych, morskich i śródlądowych, stosownie do zmian wprowadzonych rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1084.

Zmiany liberalizujące dotyczą podwyższenia progów pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego oraz pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę sportową i rekreacyjną. Nowe przeznaczenia włączone do ogólnopolskiego programu pomocy umożliwią udzielanie pomocy dla regionalnych portów lotniczych, oraz portów morskich i śródlądowych, w zakresie uzupełniającym zwolnienia ustawowe przewidziane dla infrastruktury portów lotniczych i morskich w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych.

Przykładowo, w odniesieniu do infrastruktury lotniskowej będzie możliwe skorzystanie z pomocy operacyjnej. Ze zwolnień z podatku od nieruchomości będzie można korzystać nie tylko z tytułu posiadania nieruchomości i obiektów budowlanych, ale również z tytułu kosztów bieżącej działalności portu. Pomoc dla portów wodnych będzie możliwa zarówno dla portów morskich jak i śródlądowych, w odróżnieniu od zwolnienia ustawowego, które obejmuje tylko porty morskie. Z tytułu inwestycji bądź korzystania z infrastruktury możliwa będzie pomoc nie tylko w formie zwolnienia z podatku od nieruchomości, ale również z podatku od środków transportowych.

Ogólnie rzecz biorąc, udzielanie pomocy na podstawie rozporządzenia może stanowić uzupełnienie wsparcia podatkowego dla infrastruktury lotniczej i portowej, zarówno w odniesieniu do uprawnionych do pomocy podmiotów, jak i przedmiotów opodatkowania.

Nowelizacja ogólnopolskiego programu pomocy w zakresie liberalizującym i dodatkowych przeznaczeń nie tworzy obowiązku odpowiednich zmian w uchwałach gminnych podjętych w oparciu o ten program, są one jedynie fakultatywne. Tworzy natomiast możliwość rewizji programów gminnych z korzyścią dla przedsiębiorców i może stanowić podstawę wsparcia w związku z budową i eksploatacją infrastruktury portowej.

W związku z rozszerzeniem regulacji rozporządzenia o nowe przeznaczenia pomocy można się spodziewać dalszego wzrostu zainteresowania udzielaniem pomocy przez gminy w ramach programu.

Pozostałe zmiany w rozporządzeniu przewidują dodanie definicji pojęć mających związek z nowymi przeznaczeniami pomocy lub mają charakter doprecyzowujący.

W § 1 pkt 1 i 2 lit. a rozporządzenia zmieniającego, które dotyczą zmian w tytule oraz w § 1 ust. 2 rozporządzenia zmienianego, dodano nowe przeznaczenia pomocy, o które zostanie rozszerzony zakres rozporządzenia tj. pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych oraz pomoc na rzecz portów morskich i śródlądowych.

W § 1 pkt 2 lit. b, dotyczącym brzmienia części wspólnej w § 1 ust. 2 rozporządzenia zmienianego rozszerzono adres publikacji rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014 o zmiany, które nastąpiły od czasu wydania pierwotnej wersji rozporządzenia, w tym o adres publikacji rozporządzenia nr 2017/1084, które implikuje konieczność zmian w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2015 r.

W § 2 rozporządzenia zmienianego, określającym przypadki, do których rozporządzenie nie ma zastosowania nie dokonuje się zmian, jednak poprzez zmianę treści art. 1 ust. 3 i 4 oraz art. 13 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, bezpośrednio odwołanie się do tych przepisów w § 2 zapewnia jego zgodność ze zmianami dokonanymi w przepisach unijnych.

W § 1 pkt 3, dotyczącym zmian do § 3 rozporządzenia zmienianego, zawierającego definicje pojęć, w dodanych pkt 12a, 14a oraz pkt 18-24, zamieszczono definicje związane z nową treścią rozporządzenia: przeniesienia (delokalizacji), zysku operacyjnego, pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych, portu lotniczego, średniego rocznego przepływu pasażerów, pomocy na rzecz portów, portu, portu morskiego i portu śródlądowego.

W § 3 pkt 13, zawierającym definicję pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego nie dokonano literalnej zmiany, jednak poprzez istniejące w tym przepisie ogólne odesłanie do celów i działań kulturalnych, określonych w art. 53 ust. 2 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, w którym katalog placówek kultury mogących korzystać z pomocy został poszerzony o kina, będzie to możliwe również na podstawie programu ogólnopolskiego.

W § 1 pkt 4 lit. a, dotyczącym zmian w § 4 ust. 1 pkt 2-4 rozporządzenia zmienianego, ustanawiającym progi pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, oraz pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną, dokonano podwyższenia kwot powodujących obowiązek notyfikowania pomocy, zgodnie z nowymi pułapami określonymi w przepisach unijnych.

W odniesieniu do pomocy inwestycyjnej na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, próg został podniesiony ze 100 mln do 150 mln euro na projekt, natomiast w odniesieniu do pomocy operacyjnej na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego z 50 mln do 75 mln euro dla jednego przedsiębiorstwa rocznie.

W pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną progi określone jako 15 mln euro na projekt lub łączne koszty nieprzekraczające 50 mln euro na projekt podniesiono do 30 mln euro na projekt lub łączne koszty nieprzekraczające 100 mln euro na projekt.

W § 1 pkt 4 lit. b dodano pkt 7 i 8 w § 4 ust. 1 rozporządzenia zmienianego, w których zawarto progi pomocy dla lotnisk oraz portów. W odniesieniu do lotnisk nie został ustalony próg kwotowy pomocy.

W odniesieniu do portów morskich kwota pomocy nie może przekroczyć 130 mln euro na projekt, lub 150 mln euro na projekt jeśli jest on uwzględniony w planie prac dotyczącym korytarza sieci bazowej, o którym mowa w art. 47 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, czyli jest portem o szczególnym znaczeniu w UE. Kwota pomocy dla portów śródlądowych nie może przekroczyć 40 mln euro na projekt, a jeśli jest to projekt uwzględniony w planie prac dotyczącym korytarza sieci bazowej nie więcej niż 50 mln euro.

W § 1 pkt 5, zmieniono ust. 1 w § 5 rozporządzenia zmienianego w zakresie uaktualnienia jednostek redakcyjnych oraz dodano pkt 6 i 7, które określają rodzaj kosztów (inwestycyjne, operacyjne) kwalifikujących się do objęcia pomocą na rzecz lotnisk i portów.

W przypadku lotnisk regionalnych będą to koszty inwestycji w infrastrukturę portu, pomoc nie obejmuje natomiast utworzenia nowego portu lotniczego lub przeniesienia portu już istniejącego. Odliczeniu podlegają także koszty operacyjne, jednak dotyczą one tylko najmniejszych lotnisk, tj. o średnim rocznym przepływie pasażerów do 200 000 osób.

W przypadku portów morskich i śródlądowych odliczeniu podlegają wyłącznie koszty inwestycyjne związane z budową, wymianą lub modernizacją infrastruktury portowej, infrastruktury zapewniającej dostęp do portu oraz pogłębiania.

W § 1 pkt 6 lit. a i b przewiduje się zmiany odpowiednio w dotychczasowej treści § 6 ust. 3 i 7 rozporządzenia zmienianego.

Pierwszy z tych przepisów jest odbiciem zmienionej treści art. 14 ust. 6 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, który ustanawia warunek, dotyczący korzystania z regionalnej pomocy inwestycyjnej w ramach wyłączeń blokowych, zgodnie z którym w przypadku przejścia aktywów zakładu uwzględniane są wyłącznie koszty zakupu aktywów od osób trzecich niemających powiązań z nabywcą, oraz że transakcja taka musi być przeprowadzana na warunkach rynkowych. W dotychczasowym brzmieniu przepisu unijnego warunek ten dotyczył inwestycji początkowej, o której mowa w art. 2 pkt 49 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, a obecnie rozszerzony został również na inwestycję początkową na rzecz nowej działalności gospodarczej, o której mowa w art. 2 pkt 51 tego rozporządzenia. W uzasadnieniu do rozporządzenia Komisji UE 651/2014 zmiana ta określana jest jako doprecyzowująca, gdyż warunek zakupu od osób trzecich stosowano również do art. 2 pkt 51, jednak nie wynikało to z przepisu rozporządzenia, a jedynie z interpretacji Komisji. Zmianę należy więc traktować jako zwiększającą wymogi dotyczące udzielania inwestycyjnej pomocy regionalnej w odniesieniu do podmiotów realizujących inwestycję początkową na rzecz nowej działalności gospodarczej. Zmiana ta, w związku z regulacją zawartą w art. 14 ust. 3 rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014 oraz mapą pomocy regionalnej, na obszarze Polski będzie miała odniesienie jedynie do województwa mazowieckiego.

Drugi z przepisów ma charakter liberalizujący. Warunek, zgodnie z którym koszty kwalifikowane muszą przekraczać koszty amortyzacji aktywów związanych z działalnością podlegającą modernizacji w ciągu 3 poprzednich lat obrotowych, odnoszący się dotychczas do wszystkich przedsiębiorców, po zmianie art. 14 ust. 7 rozporządzenia Komisji UE 651/2014 ograniczony został do dużych przedsiębiorców, co oznacza że małe i średnie przedsiębiorstwa nie będą związane tym warunkiem.

W § 1 pkt 7 dodaje się nowe przepisy § 10a i § 10b, w których wyszczególniono koszty kwalifikowane dla lotnisk i portów.

W przypadku lotnisk, w § 10a pkt 1, objęte pomocą są koszty inwestycji w infrastrukturę i wyposażenie istniejących już portów lotniczych, do których zalicza się: drogi startowe, terminale, płyty postojowe, drogi kołowania, scentralizowaną infrastrukturę obsługi naziemnej, oraz wszystkie pozostałe obiekty i urządzenia, które bezpośrednio służą do świadczenia usług portu lotniczego przez port na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i innych usługodawców. Do kosztów kwalifikowanych nie zalicza się natomiast infrastruktury i wyposażenia, które w pierwszej kolejności służą do prowadzenia działalności pozalotniczej, polegającej na świadczeniu usług komercyjnych, takich jak usługi pomocnicze dla pasażerów lub usługodawców, wynajem biur i sklepów, parkingi i hotele.

W § 10a pkt 2 określone są koszty operacyjne dla lotnisk. Są to koszty bazowe portu lotniczego w odniesieniu do świadczenia usług portu lotniczego zdefiniowane w pkt 2. 22

Komunikatu Komisji „Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (2014/C 99/03)”.

W § 10b wyszczególnione zostały koszty kwalifikowane pomocy dla portów, które są określone w taki sam sposób dla portów morskich i śródlądowych. Są to koszty wyłącznie inwestycyjne i dotyczą trzech grup inwestycji: w infrastrukturę portową, infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu oraz pogłębianie drogi dostępowej do portu. Obiekty wchodzące w skład infrastruktury oraz czynności pogłębiania, określają odpowiednio art. 2 pkt 157, 159 i 160 rozporządzenia Komisji UE 651/2014. Do kosztów kwalifikowanych nie zalicza się natomiast kosztów obiektów składających się na tzw. suprastrukturę, zdefiniowaną w art. 2 pkt 158, do której zalicza się magazyny i budynki terminali, związane ze składowaniem i przechowywaniem sprzętu stałego oraz sprzęt ruchomy, taki jak dźwigi.

W § 1 pkt 8 odnoszącym się do § 11 rozporządzenia zmienianego, który określa dopuszczalne w rozporządzeniu intensywności i wartości pomocy dla różnych kategorii pomocy, zmieniono treść ust. 1 i ust. 4 pkt 1 i 3, ust. 6, oraz dodano ust. 8-11.

Zmiana w ust. 1 ma charakter techniczny i jest związana z dodaniem jednostek redakcyjnych ust. 8-11 w przepisie.

W ust. 4 pkt 1, zdanie drugie przepisu przeniesiono do § 11 ust. 11, ze względu na połączenie w jedną jednostkę redakcyjną część kilku wskazanych tam przepisów o identycznym brzmieniu.

Zmiana w ust. 4 pkt 3 precyzuje za rozporządzeniem unijnym, że zasada, iż maksymalna kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zdyskontowanymi przychodami projektu ani 70% kosztów kwalifikowanych dotyczy wszystkich działań kulturalnych objętych dyspozycją art. 53 ust. 2 lit. f rozporządzenia Komisji UE nr 651/2014, a więc tworzenia, redagowania, produkcji, dystrybucji, digitalizacji i publikacji utworów muzycznych i literackich, a nie jedynie publikacji tych utworów, jak wynikało z dotychczasowego brzmienia przepisu.

W ust. 6, w przypadku pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, oraz pomocy na infrastrukturę sportową i rekreacyjną, zarówno inwestycyjnej jak i operacyjnej, zwiększono z 1 do 2 mln euro próg pomocy, który umożliwia zastosowanie uproszczonej metody ustalania maksymalnej kwoty pomocy na poziomie 80 % kosztów kwalifikowanych.

W dodanym ust. 8 opisano sposoby określania intensywności pomocy na rzecz regionalnych portów lotniczych. W przypadku pomocy inwestycyjnej dla lotnisk nie zostały określone kwotowe progi pomocy. Dla określenia intensywności pomocy przyjęto natomiast kryterium wielkości portu lotniczego mierzone przepływem pasażerów. Maksymalny dopuszczalny poziom intensywności pomocy w wysokości 50% kosztów kwalifikowanych dotyczy portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym od 1 do 3 milionów osób, natomiast dla lotnisk o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 1 mln osób, intensywność wynosi 75 %.

Kwota pomocy inwestycyjnej nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji.

Dla najmniejszych portów lotniczych o przepływie pasażerów do 200 000 osób, wymagane jest spełnienie tylko jednego z tych warunków.

Dla pomocy operacyjnej na rzecz lotnisk wymaga się, aby kwota pomocy nie przekroczyła poziomu, który jest konieczny, by pokryć straty operacyjne i rozsądny zysk w odnośnym okresie. Wypłacana jest z góry w formie rat lub ex post.

W dodanym ust. 9 określone zostały intensywności pomocy na rzecz portów morskich.

Dla inwestycji związanej z infrastrukturą portową, o której mowa w § 5 ust. 7 pkt 1, ustanowiono trzy progi intensywności pomocy w zależności od wysokości łącznych kosztów

kwifikowanych projektu. Do 20 mln euro kosztów intensywność wynosi 100%, od 20 do 50 mln euro - 90%, a powyżej 50 mln euro 70 %. Łączne koszty kwalifikowane nie mogą jednak przekroczyć progów kwotowych, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 8 lit. a rozporządzenia, czyli 130 mln euro na projekt, lub 150 mln euro na projekt o szczególnym znaczeniu w UE. W znowelizowanym rozporządzeniu Komisji UE nr 651/2014 intensywności pomocy dla portów morskich zostały określone odpowiednio na 100%, 80% i 60% dla wskazanych powyżej przedziałów kosztów, z jednoczesnym wskazaniem, że intensywności te mogą ulec podwyższeniu o 10 punktów procentowych, w przypadku inwestycji zlokalizowanej w obszarach objętych art. 107 ust. 3 lit. a TFUE. Obszar Polski, z wyjątkiem województwa mazowieckiego stanowi obszar objęty dyspozycją ww. przepisu TSUE. Z tego względu w rozporządzeniu dodano automatycznie 10 punktów procentowych do intensywności wynoszących 80% i 60 %.

Dopuszczalną intensywność pomocy dla inwestycji związanej z infrastrukturą zapewniającą dostęp do portu i w zakresie pogłębiania, o których mowa w § 5 ust. 7 pkt 2 i 3, określono na 100% kosztów kwalifikowanych. Jednak kwota pomocy nie może przekroczyć progów, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 8 lit. a rozporządzenia, czyli 130 mln euro na projekt, lub 150 mln euro na projekt o szczególnym znaczeniu w UE.

Kwota pomocy nie może przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji lub pogłębiania.

W przypadku pomocy nieprzekraczającej 5 mln euro, maksymalną kwotę pomocy można ustalić alternatywnie do metody określonej w pkt 1-4, na poziomie 80 % kosztów kwalifikowanych.

W dodanym ust. 10 określone zostały intensywności pomocy dla portów śródlądowych. Ogólną zasadą, tak jak w przypadku portów morskich jest, aby kwota pomocy nie przekraczała różnicy między kosztami kwalifikowanymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji lub pogłębiania. Intensywność pomocy bez względu na wysokość kosztów kwalifikowanych wynosi 100 %, jednak nie więcej niż próg kwotowy określony w § 4 ust. pkt 8 lit. b rozporządzenia, czyli 40 mln euro na projekt, a jeśli jest to projekt uwzględniony w planie prac dotyczącym korytarza sieci bazowej, czyli dotyczy portu o szczególnym znaczeniu w UE, nie więcej niż 50 mln euro, analogicznie do zasady obowiązującej dla portów morskich.

W ust. 11 ujęto w jedną jednostkę redakcyjną, wspólną dla pomocy na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomocy dla portów lotniczych i portów morskich zasadę, że zysk operacyjny odlicza się od kosztów kwalifikowanych *ex ante*, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania.

W § 1 pkt 9 odnoszącym się do § 12 rozporządzenia zmienianego, który określa pozostałe, nieobjęte poprzednimi przepisami warunki udzielania pomocy, w szczególności warunki inne niż dotyczące maksymalnych progów pomocy, rodzaju kosztów kwalifikowanych, oraz intensywności i wartości pomocy, w dodanym ust. 5 zawarto zmodyfikowany warunek udzielania regionalnej pomocy inwestycyjnej w przypadku przeniesienia działalności za granicę (delokalizacji), oraz dodano ust. 9-11 zawierające dodatkowe warunki udzielania pomocy dla nowych przeznaczeń pomocy dotyczących lotnisk i portów.

Odnosnie dodanego ust. 5, nowelizacja rozporządzenia (UE) 651/2014 w zakresie pomocy regionalnej wprowadza modyfikację zasad udzielania pomocy w przypadku przeniesienia przez beneficjenta działalności dofinansowanej z jednego państwa do drugiego. Zaostrzeniu uległ warunek udzielania pomocy w takim przypadku. Dotychczas obowiązywał w tym zakresie przepis art. 13 lit. d mówiący o niestosowaniu zasad udzielania pomocy regionalnej do indywidualnej pomocy inwestycyjnej na rzecz beneficjenta, który zamknął taką samą lub podobną działalność w EOG w ciągu dwóch lat poprzedzających jego wniosek o przyznanie

regionalnej pomocy inwestycyjnej lub w momencie składania wniosku ma konkretne plany zamknięcia takiej działalności w ciągu dwóch lat od zakończenia inwestycji.

Przepis ten został zastąpiony regulacjami zawartymi w art. 2 pkt 61a i art. 14 pkt 16 rozporządzenia (UE) 651/2014, które w niniejszym projekcie rozporządzenia odpowiadają dodanym pkt 12a w § 3 i pkt 5 w § 12 ust. 1 rozporządzenia zmienianego. Przepisy te wprowadzają nowe warunki przyznawania pomocy regionalnej mające charakter ograniczający udzielanie pomocy w przypadku przeniesienia zakładu z jednego państwa członkowskiego do drugiego. Nakładają na przedsiębiorcę obowiązek potwierdzenia, że nie dokonał przeniesienia zakładu oraz zobowiązania się, że nie dokona takiego przeniesienia przez okres dwóch lat od zakończenia inwestycji początkowej, której dotyczy wnioski o pomoc.

Tę samą lub podobną działalność definiuje się poprzez porównanie czterocyfrowego kodu numerycznego statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczej NACE Rev. 2, co wynika z art. 2 pkt 50 rozporządzenia (UE) 651/2014.

Według nowych przepisów likwidacja miejsc pracy związana z przeniesieniem oznacza jakąkolwiek likwidację miejsc pracy. Na podstawie poprzednich przepisów próg zwolnień ustalony był na poziomie 100 osób lub 50% całej siły roboczej w okresie referencyjnym 2 lat. Warunki, zgodnie z którymi produkt lub usługa służą przynajmniej częściowo do tych samych celów, lub zaspokajają wymagania lub potrzeby tej samej kategorii klientów mają w dużej mierze charakter ocenny. Mogą w związku z tym mieć zasadnicze znaczenie dla możliwości udzielenia pomocy, ponieważ wszystkie warunki składające się na delokalizację muszą zachodzić łącznie, aby odmówić pomocy w ramach wyłączenia.

W dodanym ust. 9 i 10 określone są pozostałe warunki udzielania pomocy dla lotnisk, obejmujące dokonanie zgłoszenia jako niezbędnego warunku korzystania z pomocy zarówno inwestycyjnej jak i operacyjnej. Wymogi dotyczące zgłoszeń odwołują się do ogólnych reguł rozporządzenia w tym zakresie.

W przepisach zawarto zasadnicze dla wyłączenia ze zgłoszenia pomocy dla portów lotniczych warunki: nieprzekraczania 3 mln średniego rocznego przepływu pasażerów oraz nieudzielania pomocy na utworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego lub przeniesienie istniejącego portu lotniczego jeśli chodzi o pomoc inwestycyjną, oraz zakaz udzielania pomocy operacyjnej dla portów o średnim rocznym przepływie pasażerów przekraczającym 200 000 osób.

Pozostałe warunki dotyczą: zapewnienia dostępności portu dla ogółu użytkowników, dostosowania inwestycji do przewidywanego natężenia ruchu, odległości i możliwości komunikacyjnych dojazdu do portu lotniczego, w którym ma być dokonana inwestycja w stosunku do innych istniejących lotnisk, postanowienia dotyczące złagodzenia lub zniesienia powyższych warunków w odniesieniu do najmniejszych portów lotniczych, tj. portów o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do 200 000 osób, górnych pułapów liczbowych dotyczących przepływu osób i towarów w porcie, oraz ustaleń dotyczących opłat lotniskowych, opłat marketingowych lub innych aspektów finansowych działalności przedsiębiorstw lotniczych.

Przepis ust. 11 dotyczący pozostałych warunków udzielania pomocy dla portów morskich i śródlądowych. Statuuje wymogi dotyczące dokonania zgłoszenia przed rozpoczęciem inwestycji, stosowania zasad konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji przy udzielaniu koncesji lub powierzaniu osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub wynajmu infrastruktury portowej w innej formie, oraz zasad udostępniania portów zainteresowanym użytkownikom.

W § 2 rozporządzenia zmieniającego zawarto przepisy przejściowe, rozgraniczając przypadki w których stosuje się przepisy dotychczasowe lub nowe.

Do zgłoszeń będących wnioskami o udzielenie pomocy, które zostały złożone przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe, natomiast do pomocy udzielanej na podstawie zgłoszeń dokonanych od 10 stycznia 2018 r., nawet jeśli niniejsze rozporządzenie nie wejdzie do tego czasu w życie, będą stosowane przepisy rozporządzenia w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, ze względu na upływ z tą datą sześciomiesięcznego terminu dostosowawczego wynikającego z rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1084.

W § 3 rozporządzenia zmieniającego określono termin wejścia w życie rozporządzenia na dzień następujący po dniu ogłoszenia. Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523) standardowy okres *vacatio legis* wynosi 14 dni. W ocenie organu wydającego rozporządzenie, uzasadnionym jest skrócenie terminu wejścia w życie przedmiotowego aktu normatywnego z uwagi na fakt, że projektowana regulacja ma na celu dopasowanie obowiązujących przepisów do zmiany wprowadzonej do aktu normatywnego, który był podstawą wydania rozporządzenia zmienianego. Termin wejścia w życie niniejszego rozporządzenia powinien być skorelowany z terminem przewidzianym na dokonanie zmian w programach pomocy wynikającym z rozporządzenia Komisji (UE) 2017/1084. Proponowany termin wejścia w życie jest również zgodny z art. 4 ust. 2 ustawy o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów 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.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Regulacja nie wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1808 z późn. zm.). Projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie. Projekt nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą przekazania projektu do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.