

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

kwalifikowanych; 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/