Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa

Departament Działań Delegowanych

Pan
Artur Przybylski
Dyrektor Wydziału
Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich
Urząd Marszałkowski
Województwa Zachodniopomorskiego

Wasze pismo z dnia:	Znak:	Nasz znak:	Data:
14-07-2016 r.	WPROW-I.0721.75.2016.AC	DDD-WL.6933.67.2016.JM	13 -09-2016 r.

Sprawa: wyjaśnienia dotyczące kosztów kwalifikowalnych - środków transportu - w ramach poddziałania 19.2.

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na zapytanie (znak j.w.) poniżej przedstawiam, skonsultowane z Instytucją Zarządzającą, stanowisko:

1) w sprawie kwalifikowalności środków transportu w ramach poddziałania 19.2 *„Wsparcie na wdrażanie operacji w ramach strategii rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność"* (dalej: poddziałanie 19.2)
2) w zakresie metodyki ustalania wysokości kosztów kwalifikowalnych środków transportu.

1. Interpretacja przepisów prawa zakresie „ujęcia przedmiotowego" środków transportu.

Zgodnie z przepisem § 17 ust. 1 pkt 6 *rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 września 2015 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania pomocy finansowej w ramach poddziałania „Wsparcie na wdrażanie operacji w ramach strategii rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność" objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 1570 z późn.zm.)* (dalej: rozporządzenie wykonawcze), *pomoc na operację w zakresie innym niż określony w § 2 ust. 1 pkt 2 lit. a jest przyznawana w formie refundacji kosztów kwalifikowalnych, do których zalicza się koszty zakupu środków transportu, z wyłączeniem zakupu samochodów osobowych przeznaczonych do przewozu mniej niż 8 osób łącznie z kierowcą.*

Zatem należy przyjąć, iż z wyłączeniem samochodów osobowych przeznaczonych do przewozu mniej niż 8 osób wraz z kierowcą, każdy inny środek transportu (w tym samochód ciężarowy) może stanowić koszt kwalifikowalny w ramach poddziałania 19.2. Wobec powyższego, kluczowym jest określenie, jaki rodzaj środka transportu/pojazdu nie jest samochodem osobowym.

W pierwszej kolejności należy wskazać, w jaki sposób definiować środek transportu. Biorąc pod uwagę przepisy prawa o ruchu drogowym środek transportu jest pojazdem. Zgodnie bowiem z definicją pojęcia „pojazd" zawartą w art. 2 pkt 31 ustawy z dnia z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137) (dalej: ustawa), „pojazd" to środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane.

Z kolei na gruncie przepisów o podatku dochodowym, samochodem osobowym jest pojazd samochodowy w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z wyjątkiem:

1) pojazdu samochodowego mającego jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą:

- klasyfikowanego na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub
- z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków,

2) pojazdu samochodowego, który posiada kabinę kierowcy z jednym rzędem siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu,

3) pojazdu specjalnego, jeżeli z dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym wynika, że dany pojazd jest pojazdem specjalnym, i jeżeli spełnione są również warunki zawarte w odrębnych przepisach, określone dla następujących przeznaczeń:

- agregat elektryczny/spawalniczy,
- do prac wiertniczych,
- koparka, koparko-spycharka,
- ładowarka,
- podnośnik do prac konserwacyjno-montażowych,
- żuraw samochodowy,

4) pojazdu samochodowego określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 86a ust. 16 ustawy o podatku od towarów i usług.

Spełnienie wymagań dla ww. pojazdów należy stwierdzić:

1) w przypadku pojazdów określonych w ww. pkt 1) i 2) - na podstawie dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez okręgową stację kontroli pojazdów, potwierdzonego zaświadczeniem wydanym przez tę stację, oraz dowodu rejestracyjnego pojazdu zawierającego odpowiednią adnotację o spełnieniu tych wymagań,

2) w przypadku pojazdu specjalnego - na podstawie dokumentów wydanych zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.

Zatem w sytuacji, gdy podmiot ubiegający się o przyznanie pomocy wskaże w dokumentacji aplikacyjnej zakup „pojazdu samochodowego" o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, który zadeklaruje jako samochód ciężarowy, na etapie rozliczenia operacji niezbędnym będzie uzyskanie od Beneficjenta dokumentów potwierdzających przeprowadzenie dodatkowo badania technicznego, w tym uzyskanie stosownego zaświadczenia i wpisu do dowodu rejestracyjnego potwierdzającego uzyskanie homologacji ciężarowej. Podobnie w przypadku pojazdów specjalistycznych, ich status muszą potwierdzać stosowne dokumenty homologacyjne wydane na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym oraz wpis w dowodzie rejestracyjnym. W przypadku, gdy na etapie oceny wniosku

o przyznanie pomocy pojawią się wątpliwości w zakresie klasyfikacji środka transportu jako odpowiednio: samochód osobowy albo samochód ciężarowy albo pojazd specjalistyczny, niezbędne będzie wystąpienie do podmiotu ubiegającego się o przyznanie pomocy z prośbą o złożenie wyjaśnień, w tym, np. dostarczenie interpretacji od kompetentnych organów rejestrujących pojazdy/organów podatkowych.

W odniesieniu zaś do możliwości kwalifikowania kosztu zakupu np. wózka inwalidzkiego, jego definicję także należy wywodzić z prawa o ruchu drogowym, zgodnie z którym jest to pojazd (a więc środek transportu) konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego.

Analogiczna sytuacja dotyczy naczepy, która zgodnie z przepisami o ruchu drogowym traktowana jest jako środek transportu, bowiem „naczepa" to przyczepa, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd (art. 2 pkt 52), zaś „przyczepa" zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 50 ustawy, to pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem.

W związku z powyższym, w ramach poddziałania 19.2 możliwym będzie uznanie za koszt kwalifikowalny zakupu pojazdu (np. Nissan Navarra) do przewozu mniej niż 8 osób wraz z kierowcą, o ile pojazd ten będzie posiadał homologację ciężarową/pojazdu specjalistycznego, będzie uzasadniony zakresem operacji, niezbędny do osiągnięcia jej celu, racjonalny oraz nie będzie (zgodnie z zasadami przyznawania pomocy *de minimis)* wykorzystywany do transportu drogowego towarów.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę także na § 2 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego, pomoc na operacje w ramach ww. poddziałania ma charakter pomocy de minimis, z wyjątkiem pomocy, do której nie ma zastosowania rozporządzenie Komisji (UE) nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis (Dz. Urz. UE L 352 z 24.12.2013, str. 1). Zgodnie z art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia całkowita kwota pomocy de minimis przyznanej przez państwo członkowskie jednemu przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność zarobkową w zakresie drogowego transportu towarów nie może przekroczyć 100 000 EUR w okresie trzech lat podatkowych, a pomoc de minimis nie może zostać wykorzystana na nabycie pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego towarów przez przedsiębiorstwa prowadzące działalność zarobkową w zakresie transportu drogowego towarów.
Dla przedsiębiorstw prowadzących działalność zarobkową zarówno w sektorze transportu drogowego towarów, a także inną działalność, w odniesieniu do której stosuje się limit 200 000 EUR – pułap ten może zostać zastosowany, o ile zostaną spełnione łącznie dwa poniższe warunki:

- operacja nie dotyczy sektora transportu drogowego towarów,
- prowadzona jest rozdzielność rachunkowa działalności prowadzonej w sektorze transportu drogowego towarów i pozostałej działalności gospodarczej.

2. Metodyka ustalania kosztów kwalifikowalnych środków transportu.

W odniesieniu do sposobu ustalania wysokości kosztów kwalifikowanych środków transportu, metodyka w tym zakresie wynika z przepisu § 18 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego, zgodnie z którym *przy ustalaniu wysokości pomocy koszty ogólne są uwzględniane w wysokości nieprzekraczającej 10% pozostałych kosztów kwalifikowalnych operacji, a koszty zakupu środków transportu – w wysokości nieprzekraczającej 30% pozostałych kosztów kwalifikowalnych operacji, pomniejszonych o koszty ogólne.* Z treści przepisu wynikają dwie zmienne, przy pomocy których powinno nastąpić ustalenie wysokości kosztu zakupu środka transportu, tj. pozostałe koszty kwalifikowalne operacji (obligatoryjnie) oraz koszty ogólne (fakultatywnie, o ile w zestawieniu rzeczowo-finansowym operacji zostaną zadeklarowane przez podmiot ubiegający się o przyznanie

pomocy).

Poniżej prezentuję na przykładzie podejście do weryfikacji limitów dla kosztów zakupu środków transportu i kosztów ogólnych:

Przykład nr 1:

Zakres rzeczowo-finansowy operacji

- budowa obiektu – **150 tys. zł**
- wartość pracy świadczonej nieodpłatnie w wysokości – **20 tys. zł**
- zakup środka transportu (z wyłączeniem zakupu samochodów osobowych przeznaczonych do przewozu mniej niż 8 osób łącznie z kierowcą) – **80 tys. zł**
- przygotowanie dokumentacji projektowej (honorarium architekta) – **25 tys. zł**

Ustalenie wysokości kosztów kwalifikowalnych

- pozostałe koszty kwalifikowalne operacji bez kosztów ogólnych: – **170 tys. zł**
  (150 tys. zł budowa obiektu + 20 tys. zł praca własna)
- limit kosztów zakupu środka transportu: – **51 tys. zł**
  *(pozostałe koszty kwalifikowalne bez kosztów ogólnych **170 tys. zł x 30%**)*
  Kwalifikowalne koszty zakupu środka transportu o wartości 80 tys. zł – **51 tys. zł**
- limit kosztów ogólnych: – **22,1 tys. zł;**
  *(pozostałe koszty kwalifikowalne **221 tys. zł** (170 tys. zł + 51 tys. zł) **x 10%***
  Kwalifikowalne koszty ogólne – **22,1 tys. zł**

Koszty kwalifikowalne, które powinny zostać przedstawione w zestawieniu rzeczowo-finansowym:

150 tys. zł (budowa obiektu) + 20 tys. zł (wartość pracy świadczonej nieodpłatnie) + 51 tys. zł (kwalifikowalne koszty zakupu środka transportu) + 22,1 tys. zł (kwalifikowalne koszty ogólne) = **243,1 tys. zł.**

Departament Działań Delegowanych
DYREKTOR
Dorota Chilik

Do wiadomości: wg rozdzielnika

Rozdzielnik do pisma: DDD-WL.6933.67.JM.2016 z dnia 13.09.2016 r.

1. **Pan Paweł Czyszczoń**
   Dyrektor Wydziału Obszarów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
2. **Pani Elżbieta Siemiątkowska**
   Dyrektor Departamentu Rozwoju Obszarów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego
3. **Pan Edmund Bożeński**
   Dyrektor Departamentu Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego
4. **Pan Józef Giemza**
   Dyrektor Departamentu Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego
5. **Pani Maria Kaczorowska**
   Dyrektor Departamentu Funduszu Rozwoju Obszarów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski w Łodzi
6. **Pan Hubert Guz**
   Dyrektor Departamentu Funduszy Europejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego
7. **Pan Radosław Rybicki**
   Dyrektor Departamentu Rolnictwa i Modernizacji Terenów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego
8. **Pan Tomasz Karaczyn**
   Dyrektor Departamentu Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego
9. **Pani Magdalena Sobina**
   Dyrektor Departamentu Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich
   Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
10. **Pani Elżbieta Filipowicz**
    Dyrektor Departamentu Rozwoju Obszarów Wiejskich
    Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego
11. **Pani Justyna Durzyńska**
    Dyrektor Departamentu Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich
    Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
12. **Pan Jerzy Motłoch**
    Dyrektor Wydziału Terenów Wiejskich
    Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego
13. **Pan Krzysztof Domagała**
    Dyrektor Świętokrzyskiego Biura Rozwoju Regionalnego
14. **Pan Jarosław Sarnowski**
    Dyrektor Departamentu Rozwoju Obszarów Wiejskich i Rolnictwa
    Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego
15. **Pani Izabela Mroczek**
    Dyrektor Departamentu Programów Rozwoju Obszarów Wiejskich
    Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego