



Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa

Departament Działań Delegowanych

**Pan
Tomasz Karaczyn
Dyrektor
Departamentu Programów Rozwoju Obszarów
Wiejskich
Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego**

Nasz znak:
DDD-WL.6935.183.2017.IP

Data:
26 07.2017 r.

Sprawa: wyjaśnienia w sprawie zakupu specjalistycznych maszyn w ramach poddziałania 19.2. „Wsparcie na wdrażanie operacji w ramach strategii rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020

Gracjanowy Roman Dyrektor,

W odpowiedzi na zapytanie w sprawie możliwości zakwalifikowania maszyn specjalistycznych (tj. koparko-ładowarek, ładowarek kołowych, maszyn z przeznaczeniem do robót leśnych np. traktorów, naczep, innych) do kategorii kosztów określonych w § 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” (zwane dalej rozporządzeniem LSR), objętego PROW na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 1570 z późn. zm.), przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Na gruncie przepisów powszechnie obowiązujących, w tym rozporządzenia LSR, wyjaśnienia wymaga co należy rozumieć przez środek transportu „w ujęciu przedmiotowym” w ramach poddziałania 19.2. Wobec powyższego, kluczowym jest określenie, jaki rodzaj środka transportu nie jest samochodem osobowym.

Biorąc pod uwagę przepisy prawa o ruchu drogowym środek transportu jest pojazdem. Zgodnie z definicją pojęcia „pojazd” zawartą w art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r. poz. 1137) (dalej: ustawa o ruchu drogowym), „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. 86 a 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 przedłożenie przez 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 specjalnych, 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 specjalny, niezbędne będzie złożenie wyjaśnień przez podmiot ubiegający się o przyznanie pomocy, w tym, np. dostarczenie interpretacji od kompetentnych organów rejestrujących pojazdy/organów podatkowych. Powyższe dokumenty mogą być wymagane w celu potwierdzenia, że dany środek transportu nie jest, w rozumieniu wyżej wymienionych przepisów, samochodem osobowym przeznaczonym do przewozu mniej niż 8 osób łącznie z kierowcą.

W odniesieniu do możliwości kwalifikowania w ramach poddziałania 19.2 zakresu wskazanego w zapytaniu, należy zauważyć, iż maszyny budowlane (koparko-ładowarka, ładowarka kołowa, gąsiennicowa), maszyny stanowiące wyposażenie magazynów, portów, fabryk (wózki widłowe), przystosowane do przewozu materiałów o znacznej masie mogą stanowić koszt kwalifikowalny w rozumieniu rozporządzenia wykonawczego (odpowiednio zgodnie z przepisem § 17 ust. 1 pkt 5 lub § 17 ust. 1 pkt 7) nie podlegający ograniczeniom regulującym zasady ustalania wysokości kosztu kwalifikowalnego środka transportu.

Mając na uwadze powyższe, należy zauważyć, iż w ramach poddziałania 19.2 ograniczeniom „w ujęciu finansowym” podlegają wszystkie środki transportu, bez względu na rodzaj / przeznaczenie środka transportu.

Odnosząc się do sposobu ustalania wysokości kosztów kwalifikowalnych środków transportu, w przypadku, gdy pomoc jest przyznawana w zakresie innym niż podejmowanie działalności gospodarczej, 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 ww. 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).

Dodatkowo przypominam, że pomoc jest przyznawana w odniesieniu do kosztów kwalifikowalnych, które poza tym, że wpisują się w katalog określony przepisami rozporządzenia LSR, to są również uzasadnione zakresem operacji, niezbędne do osiągnięcia jej celu, racjonalne oraz w przypadku środków transportu nie będą (zgodnie z zasadami przyznawania pomocy *de minimis*) wykorzystywane do transportu drogowego towarów.

Natomiast w przypadku, gdy pomoc jest przyznawana na operację w zakresie podejmowania działalności gospodarczej, koszty planowane do poniesienia w ramach operacji mieszczą się w katalogu kosztów, o których mowa w § 17 ust. 1 rozporządzenia LSR. Zatem w tym przypadku nie ma zastosowania ograniczenie określone w § 18 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego odnoszące się do ustalania wysokości kosztów środka transportu.


Departament Działani
Delegowanych
DYREKTOR
Dorota Chilik

