



Znak:RR-II-P.40.1.21.2012

## **Kwalifikowalność środków transportu i urządzeń transportowych w świetle przepisów dotyczących regionalnej pomocy inwestycyjnej/pomocy de minimis**

### **Podstawa prawna:**

- Rozporządzenie Komisji (WE) NR 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.U.UE.L.08.214.3) – dalej: Rozporządzenie nr 800/2008;
- Rozporządzenie z dnia 11 października 2007 r. Ministra Rozwoju Regionalnego w sprawie udzielania regionalnej pomocy inwestycyjnej w ramach regionalnych programów operacyjnych (Dz. U. Nr 193, poz. 1399 z późn. zm.) – dalej: Rozporządzenie RPI z 2007 r.;
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 15 grudnia 2010 r. w sprawie udzielania regionalnej pomocy inwestycyjnej w ramach regionalnych programów operacyjnych (Dz. U. z 2010r. Nr 239, poz. 1599.) – Rozporządzenie RPI z 2010 r. ;
- Rozporządzenie Komisji (WE) NR 1998/2006 z dnia 15 grudnia 2006 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy de minimis – dalej: Rozporządzenie nr 1998/2006;
- Rozporządzenie MRR z dnia 2 października 2007 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych – dalej: Rozporządzenie MRR de minimis z 2007 r.;
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 8 grudnia 2010 r. w sprawie udzielania pomocy de minimis w ramach regionalnych programów operacyjnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 236, poz. 1562.) – dalej: Rozporządzenie MRR de minimis z 2010 r.
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tj. Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 z późn. zm.) - dalej: u.z.p.p.r.

### **REGIONALNA POMOC INWESTYCYJNA**

Załącznik VI do Uszczegółowienia RPO WK-P na lata 2007-2013 wersja 4.14 z dnia 28 grudnia 2011 r. (*Lista wydatków kwalifikowanych w poszczególnych działaniach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-*



2013) – dalej: Załącznik VI, w zakresie Osi Priorytetowej 5 Wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw, Działania 5.2. Wsparcie inwestycji przedsiębiorstw, Poddziałania 5.2.1 Wsparcie inwestycji mikroprzedsiębiorstw oraz Poddziałania 5.2.2. Wsparcie inwestycji przedsiębiorstw stanowi, iż:

W przypadku wystąpienia wsparcia podlegającego pomocy publicznej będzie ono regulowane właściwym rozporządzeniem, wskazanym w ogłoszeniu o konkursie dla projektów realizowanych w ramach podziałania 5.2.1 (analogiczne zapisy w odniesieniu do podziałania 5.2.2.).

W przypadku projektów objętych **regionalną pomocą inwestycyjną** przy ocenie kwalifikowalności wydatków zastosowanie mają przepisy Rozporządzenia nr 800/2008 i odpowiednio Rozporządzenia RPI z 2007 r. albo Rozporządzenia RPI z 2010 r.

#### **Punkt 35 Preambuły Rozporządzenia nr 800/2008**

(35) Konieczne jest ustalenie dalszych warunków, które powinien spełniać każdy środek pomocy wyłączony na mocy niniejszego rozporządzenia. Uwzględniając art. 87 ust. 3 lit. a) i art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, pomoc taka powinna być proporcjonalna do nieprawidłowości w funkcjonowaniu rynku lub przeszkód, które należy pokonać, aby zachować zgodność z interesem Wspólnot. W odniesieniu do pomocy inwestycyjnej właściwe jest więc ograniczenie zakresu niniejszego rozporządzenia do pomocy przyznawanej na cele związane z niektórymi inwestycjami w rzeczowe aktywa trwałe oraz wartości niematerialne i prawne. **W świetle niewykorzystanych mocy Wspólnoty w sektorze transportu i specyficznych problemów związanych z zakłóceniem konkurencji w sektorach transportu drogowego i lotniczego, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa, które prowadzą podstawową działalność gospodarczą w tych sektorach transportu, koszty kwalifikowalne inwestycji, nie powinny obejmować środków transportu i urządzeń transportowych.** W odniesieniu do definicji rzeczowych aktywów trwałych dla celów pomocy na ochronę środowiska mają zastosowanie przepisy szczególne. Art. 2 pkt. 10 zd. 2 ww. Rozporządzenia nr 800/2008 stanowi natomiast, że w sektorze transportowym, środków transportu i urządzeń transportowych *nie uznaje się* za aktywa kwalifikujące się do pomocy, chyba że chodzi o pomoc regionalną i z wyłączeniem transportu drogowego i lotniczego. W tym miejscu należy wyjaśnić, iż polskie tłumaczenie ww. przepisu art. 2 pkt. 10 zd. 2 Rozporządzenia nr 800/2008 zawiera błąd polegający na zbędnym użyciu wyrazu „nie”. Z analizy punktu 35 Preambuły Rozporządzenia nr 800/2008 oraz wersji angielskiej art. 2 pkt 10 zd. 2<sup>1</sup> wnioskować należy, iż środki transportu i urządzenia transportowe mogą być kwalifikowane, z wyłączeniem jednak przedsiębiorstw prowadzących działalność w sektorze transportu drogowego i lotniczego oraz z wyłączeniem pomocy regionalnej.

<sup>1</sup> Article 2 "tangible assets" means, without prejudice to Article 17(12), assets relating to land, buildings and plant, machinery and equipment; in the transport sector transport means and transport equipment are considered eligible assets, except with regard to regional aid and except for road freight and air transport



§ 6 ust. 7 Rozporządzenia RPI z 2007 r.

*W przypadku beneficjenta pomocy prowadzącego działalność gospodarczą w sektorze transportu do wydatków kwalifikowanych nie zalicza się wydatków na **zakup środków transportu**.*

§ 9 ust. 7 obowiązującego Rozporządzenia RPI z 2010 r.

*W sektorze transportu do wydatków kwalifikowanych nie zalicza się wydatków na zakup **środków transportu i urządzeń transportowych**.*

Z powyższych zapisów wynika, że ze wsparcia w ramach **RPI** wyklucza się beneficjentów prowadzących działalność gospodarczą w sektorze transportu w zakresie wydatków na zakup środków transportu i urządzeń transportowych. **Innymi słowy, w ramach RPI w przypadku beneficjenta pomocy prowadzącego działalność gospodarczą w sektorze transportu do wydatków kwalifikowanych NIE ZALICZA się wydatków na zakup środków transportu i urządzeń transportowych.**

A *contrario*, aby zakwalifikować w ramach RPI wydatek na zakup środka transportu do kosztów kwalifikowanych, Wnioskodawca musi spełnić podstawową przesłankę (oprócz ogólnych kryteriów kwalifikowalności określonych w Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013) tj. wydatek nie może dotyczyć działalności w sektorze transportu. W ramach RPI nie są kwalifikowane w ogóle środki transportu w sektorze transportu. Definicja sektora transportu została określona w sekcji H Transport i Gospodarka Magazynowa Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD) (Dz.U. z 2007 r. Nr 251, poz. 1885 ze zm.) – dalej: PKD (brak wspólnotowej definicji sektora transportu). Zgodnie z ww. Rozporządzeniem PKD:

Sekcja H obejmuje:

- działalność związaną z przewozem osób lub towarów realizowaną przez transport kolejowy, rurociągowy, drogowy, wodny lub powietrzny,
- działalność wspomagającą przewozy świadczoną przez stacje, porty, dworce kolejowe, autobusowe itp. terminale w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków,
- wynajem sprzętu transportowego z kierowcą lub załogą,
- działalność pocztową i kurierską.

Sekcja H nie obejmuje:

- wykonywania generalnych przeglądów i napraw środków transportu, z wyłączeniem pojazdów samochodowych, sklasyfikowanych w odpowiednich podklasach grup 33.1,
- budowy, utrzymania i naprawy dróg kołowych, szynowych, portów morskich, płyt lotnisk, sklasyfikowanych w odpowiednich podklasach działu 42,
- konserwacji i naprawy pojazdów samochodowych, sklasyfikowanych w 45.20.Z,
- wynajmu środków transportu bez kierowcy lub załogi, sklasyfikowanego w odpowiednich podklasach grup 77.1 i 77.3.



Oznacza to, iż w pierwszej kolejności oceniający projekt zobligowani są do precyzyjnego ustalenia w oparciu o zapisy dokumentacji projektowej czy Wnioskodawca, którego projekt objęty jest regionalną pomocą inwestycyjną prowadzi działalność w sektorze transportu zgodnie z definicją sektora transportu określoną w sekcji H Transport i Gospodarka Magazynowa PKD i czy jego projekt dotyczy działalności w sektorze transportu. Przy ustaleniu powyższego oceniający winni brać pod uwagę nie tylko kody PKD wpisane w dokumencie rejestracyjnym Wnioskodawcy (np. KRS-ie czy ewidencji działalności gospodarczej), lecz także pozostałe zapisy dokumentacji projektowej. Zgodnie bowiem ze stanowiskiem Naczelnego Sądu Administracyjnego wyrażonym w wyroku z dnia 18 stycznia 2011 r., sygn. akt. II GSK 1468/10 cyt.: „zasadnicze znaczenie ma działalność przedsiębiorcy, która jest bezpośrednio związana z udzieleniem danej pomocy. Istotne z punktu widzenia instytucji zarządzającej jest ustalenie, jaka działalność będzie prowadzona w ramach ewentualnego dofinansowania i czy będzie ona wykonywana z wykorzystaniem wnioskowanego wsparcia. Takie pojmowanie istoty rzeczy pokrywa się z celem udzielanego dofinansowania w ramach pomocy dla przedsiębiorców. W związku z tym istotne z punktu widzenia instytucji zarządzającej jest ustalenie, jaka działalność będzie przeprowadzana w ramach ewentualnego dofinansowania i czy będzie ona wykonywana z wykorzystaniem wnioskowanego wsparcia. W przypadku, gdy przedsiębiorca prowadzi kilka rodzajów działalności gospodarczej (...) istotne jest rzeczywiste ustalenie przez organ, jakiej działalności gospodarczej będzie dotyczyła pomoc, o którą dany podmiot gospodarczy się ubiega. Zdaniem Naczelnego Sądu Administracyjnego postępowanie instytucji zarządzającej nie powinno się sprowadzać do zupełnego automatyzmu w ocenie wniosku. (...) W rozpatrywanej sprawie wpis ten obejmował m. in. działalność transportową, co zdaniem organu pozbawiało samo przez się prawa do uzyskania oczekiwanej pomocy finansowej. Takie rozumienie konsekwencji prawnego wpisu do KRS stanowi daleko idące uproszczenie i jest wyrazem wspomnianego automatyzmu w funkcjonowaniu organów oceniających wnioski.”

Mając na uwadze powyższe w przypadku projektów objętych regionalną pomocą inwestycyjną, celem ustalenia czy wydatek na zakup środków transportu i urządzeń transportowych można uznać za kwalifikowany istotnym jest ustalenie czy działalność prowadzona przez Wnioskodawcę w ramach ewentualnego dofinansowania (działalność której dotyczy projekt) jest działalnością w sektorze transportu w rozumieniu definicji sektora transportu określonej w sekcji H Transport i Gospodarka Magazynowa PKD. Powyższe stanowi bowiem warunek *sine qua non* określenia czy wydatek na zakup środków transportu i urządzeń transportowych można uznać za kwalifikowany. W przypadku bowiem ustalenia, że Wnioskodawca w ramach projektu planuje zakupić środek transportu lub urządzenie transportowe, ale jednocześnie nie prowadzi działalności w sektorze transportu (i spełnione są ogólne warunki kwalifikowalności wydatków) nie ma w ocenie Departamentu Rozwoju Regionalnego podstaw do przyjęcia, że wydatek na zakup środków transportu i urządzeń transportowych jest niekwalifikowany. Inaczej, w przypadku gdy z dokumentacji projektowej wynika, iż Wnioskodawca zamierza zakupić w ramach projektu środki transportu i urządzenia





transportowe, które będą wykorzystywane przez niego w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w sektorze transportu.

Nadto, należy wyjaśnić, iż jeżeli Wnioskodawca prowadzi działalność zarówno w sektorze transportu, jak i poza tym sektorem, to nabycie środków transportu/urządzeń transportowych do działalności spoza sektora transportu będzie możliwe w ramach RPI tylko wtedy, gdy Wnioskodawca prowadzi oddzielną księgowość dla działalności w sektorze transportu, jak i dla działalności spoza sektora transportu. Jedynie na podstawie tak prowadzonej księgowości i właściwego przypisywania kosztów i przychodów, można ustalić i zweryfikować, że nabyty środek transportu/urządzenie transportowe nie jest używany przez Wnioskodawcę w działalności transportowej. Brak odpowiednich danych (oddzielnej księgowości) uniemożliwia w istocie wiarygodne ustalenie czy ww. aktywa będą wykorzystywane w sektorze transportu czy poza nim, co uzasadnia uznanie przedmiotowego wydatku za niekwalifikowany.

Przykład: Z opisu projektu Wnioskodawcy wynika, iż przedmiotem projektu jest zakup barek turystycznych, które mają służyć wprowadzeniu nowej usługi do oferty firmy polegającej na wynajmie barek bez załogi. Z dokumentu rejestrowego Wnioskodawcy wynika, że przedmiotem działalności Wnioskodawcy jest transport wodny śródlądowy pasażerski (podklasa 50.30.Z. PKD) oraz wyposażenie i dzierżawa sprzętu rekreacyjnego i sportowego (podklasa 77.21.Z. PKD). Jakkolwiek, działalność Wnioskodawcy sklasyfikowana jako podklasa 50.30.Z. mieści się w sekcji H Transport i Gospodarka Magazynowa PKD, nie mniej jednak uzyskane wsparcie na zakup barek celem ich wynajmu bez załogi będzie wykorzystywane w zakresie działalności sklasyfikowanej jako 77.21. Z., która nie wchodzi w zakres podklasy 50.30. Z. Tym samym, zgodnie z definicją sektora transportu określoną w sekcji H Transport i Gospodarka Magazynowa PKD, działalność gospodarcza, której dotyczy projekt tj. wynajem środków transportu bez załogi, nie mieści się w podklasie 50.30. Z. PKD i tym samym w sekcji H Transport i Gospodarka Magazynowa PKD. Oznacza to, że Wnioskodawca nie prowadzi działalności w sektorze transportu, o której mowa w § 6 ust. 7 Rozporządzenia RPI z 2007 r. i w § 9 ust. 7 Rozporządzenia RPI z 2010 r. i można uznać za kwalifikowany wydatek na zakup środków transportu i urządzeń transportowych.

W tym miejscu wyjaśnić także należy, iż przy ocenie kwalifikowalności wydatków na zakup środków trwałych, które będą wydierżawiane lub wynajmowane w ramach RPI, należy uwzględniać stanowisko MRR, zawarte w piśmie z dnia 15 czerwca 2011 r., znak: DKR-I-82611-42-AW/OZ/11. Jak wyjaśnia MRR, działanie polegające na wynajmie/dzierżawie zakupionych w ramach RPI środków trwałych, co do zasady byłoby niezgodne z celem projektu, ponieważ środki wytworzone lub zakupione w ramach projektu powinny służyć działalności gospodarczej beneficjenta pomocy. Jednakże wynajmowanie czy wydierżawianie środków trwałych i budynków będzie możliwe, gdy projekt zakłada zakup bądź wytworzenie ww. środków w celu ich wynajmowania bądź wydierżawiania tj. działalność gospodarcza beneficjenta co do zasady polega na wynajmowaniu bądź wydierżawianiu powierzchni usługowej a projekt zakłada wybudowanie lokali usługowych pod wynajem/dzierżawę.



## POMOC DE MINIMIS

Z punktu (3) Preambuły Rozporządzenia nr 1998/2006 i art. 1 ust. 1 lit. g) ww. Rozporządzenia nr 1998/2006 wynika, iż pomoc de minimis nie może być przyznawana na nabycie pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego przyznawanej podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność zarobkową w zakresie drogowego transportu towarowego.

*(3) Ze względu na zasady, które stosuje się w sektorze podstawowej produkcji produktów rolnych, produktów rybołówstwa i akwakultury, a także biorąc pod uwagę, że w sektorach tych kwoty pomocy mniejsze od określonych w niniejszym rozporządzeniu mogłyby spełniać kryteria art. 87 ust. 1 Traktatu, niniejsze rozporządzenie nie powinno stosować się do tych sektorów. Biorąc pod uwagę zmiany zachodzące w sektorze transportu, zwłaszcza zaś przekształcenia, jakim uległo wiele rodzajów działalności transportowej w wyniku liberalizacji rynku, wyłączenie sektora transportu spod zakresu stosowania rozporządzenia de minimis przestało być celowe. Zakres tego rozporządzenia należy zatem rozszerzyć na cały sektor transportu. Ogólny pułap pomocy de minimis należy jednak odpowiednio dostosować, biorąc pod uwagę niewielki rozmiar, jakim przeciętnie charakteryzują się podmioty gospodarcze działające w sektorze drogowego transportu towarowego i osobowego. **Z tego samego powodu, a także w związku z nadwyżką mocy przewozowych w sektorze i celami polityki transportowej w dziedzinie natężenia ruchu i transportu towarowego, z zakresu rozporządzenia należy wykluczyć pomoc na nabywanie pojazdów przeznaczonych do drogowego transportu towarowego przez podmioty gospodarcze wykonujące działalność zarobkową w zakresie drogowego transportu towarowego.** Nie zmienia to przychylnego podejścia Komisji do pomocy państwa na cele związane z czystszyimi i bardziej przyjaznymi środowisku pojazdami, które to podejście znalazło wyraz we wspólnotowych aktach prawnych, innych niż niniejsze rozporządzenie. W kontekście rozporządzenia Rady (WE) nr 1407/2002 z dnia 23 lipca 2002 r. w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego<sup>(5)</sup> niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do sektora węglowego.*

Nadto, zgodnie z § 2 ust. 7 Rozporządzenia de minimis z 2007 r. pomoc de minimis nie może być udzielana podmiotom prowadzącym działalność zarobkową w zakresie drogowego transportu towarowego na nabycie pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego. Analogiczne zapisy znajdują się w obecnie obowiązującym Rozporządzeniu de minimis z 2010 r., którego § 4 ust. 1 pkt 3 stanowi, iż pomoc nie może być udzielana na działalność gospodarczą w zakresie towarowego transportu drogowego na nabycie pojazdów przeznaczonych do takiego transportu.

Co istotne jednak, zarówno Rozporządzenie de minimis z 2007 r., jak i z 2010 r. stanowi, że pomoc de minimis może być udzielana na pokrycie wydatków kwalifikowanych spełniających kryteria kwalifikowalności wydatków, o których mowa w art. 5 pkt 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Przywołany art. 5 pkt. 6 ww. ustawy



stanowi natomiast, że za kwalifikowane uznaje się wydatki poniesione w ramach programów operacyjnych spełniające kryteria:

- a) spójności z postanowieniami przyjętego programu operacyjnego,
- b) określonych szczegółowo przez instytucję zarządzającą zgodnie z art. 26 ust. 1 pkt 6,
- c) dodatkowych, przewidzianych dla danego źródła finansowania, w przypadku programów finansowanych ze źródeł zagranicznych.

Art. 26 ust. 1 pkt 6 u.z.p.p.r. stanowi natomiast, iż do zadań instytucji zarządzającej należy określenie kryteriów kwalifikowalności wydatków objętych dofinansowaniem w ramach programu operacyjnego. W przypadku Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007-2013 Lista wydatków kwalifikowanych w poszczególnych działaniach została określona w Załączniku VI. Innymi słowy, w przypadku projektów objętych pomocą de minimis, na skutek odesłań do art. 26 ust. 1 pkt. 6 u.z.p.p.r. za kwalifikowane będą uznawane wydatki spełniające warunki określone w Wytycznych w zakresie kwalifikowalności wydatków w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego i wymienione w Załączniku VI w poszczególnych działaniach. W odniesieniu do Poddziałania 5.2.1 Wsparcie inwestycji mikropodsiębiorstw i Poddziałania 5.2.2. Wsparcie inwestycji przedsiębiorstw, Załącznik VI określa, które wydatki na zakup środków transportu mogą zostać uznane za kwalifikowane.

*Np. zakup specjalistycznych środków transportu wyszczególnionych w rodzaju 743 oraz podgrupie 76 Klasyfikacji Środków Trwałych (Rozporządzenie RM w sprawie Klasyfikacji Środków Trwałych z 1999 r., Dz. U. Nr 112, poz. 1317), pod warunkiem, że wnioskodawca nie prowadzi działalności w sektorze transportu i zagwarantuje, iż zakupiony środek transportu będzie służył wyłącznie do realizacji celu określonego w projekcie.*

*Samochody specjalne – obejmuje samochody sanitarne, w tym karetki reanimacyjne oraz pojazdy samochodowe, które ze względu na swą konstrukcję przeznaczone są do wykonywania innych prac niż przewóz ładunków i osób, jak np.:*

- a) pojazdy mechaniczne służby miejskiej i drogowej, pożarnicze, samochody gaśnicze, piaskarki, polewaczko-zmywarki, asenizacyjne, pługi odśnieżne,*
- b) pojazdy stanowiące objazdowe punkty usługowe, warsztaty ruchome, pogotowia techniczne,*
- c) pojazdy załadunkowo-wyładowcze - dźwigi samochodowe, pompy, sprężarki,*
- d) pojazdy mechaniczne - agregaty, do prowadzenia działalności operatywnej,*  
*np. radiostacje, wozy transmisyjne, operatorskie, filmowe, wiertnicze wraz z pomieszczeniami biurowo-mieszkalnymi.*

*Do podgrupy 76 Pozostały tabor bezszynowy zaliczamy:*

- e) 760 Wózki jezdniowe z pomostem stałym o napędzie elektrycznym (akumulatorowe)*
- f) 761 Wózki jezdniowe podnośnikowe z nisko podnoszoną platformą o napędzie elektrycznym (akumulatorowe)*
- g) 762 Wózki jezdniowe podnośnikowe, mechaniczne, wysokiego podnoszenia (widłowe) o napędzie elektrycznym (akumulatorowe)*
- h) 763 Wózki jezdniowe podnośnikowe, mechaniczne, wysokiego podnoszenia (widłowe) o napędzie spalinowym*



- i) 764 Wózki jezdniowe transportowe ze stałą platformą i żurawiem o napędzie elektrycznym (akumulatorowe)
- f) 768 Inne wózki jezdniowe.

### **Podsumowanie:**

Określenie czy wydatek na zakup środków transportu/urządzeń transportowych zalicza się do wydatków kwalifikowanych czy też nie wymaga przeprowadzenia szczegółowej analizy zarówno zapisów dokumentacji projektowej, dokumentacji konkursowej a w przypadku projektów objętych pomocą publiczną także przepisów odpowiednich programów pomocowych i regulacji unijnych.

Oceniający określony projekt pod kątem kwalifikowalności wydatków na zakup środków transportu/urządzeń transportowych winni w pierwszej kolejności ustalić czy projekt jest objęty pomocą publiczną. Jeśli tak, to w dalszej kolejności należy zweryfikować czy projekt objęty jest regionalną pomocą inwestycyjną czy pomocą de minimis.

#### a) w przypadku projektów objętych regionalną pomocą inwestycyjną:

- przy ocenie kwalifikowalności wydatków, zgodnie z zapisami Załącznika VI będą miały zastosowanie przepisy Rozporządzenia nr 800/2008 i właściwego Rozporządzenia RPI z 2007 r. lub 2010 r.
- ustalenie w oparciu o zapisy dokumentacji projektowej czy w zakresie dotyczącym przedmiotu projektu Wnioskodawca prowadzi działalność w sektorze transportu, zgodnie z definicją sektora transportu określoną w sekcji H Transport i Gospodarka Magazynowa PKD. W przypadku odpowiedzi pozytywnej należy przyjąć, iż wydatki na zakup środków trwałych/urządzeń transportowych służących działalności Wnioskodawcy w sektorze transportu nie mogą być uznane za kwalifikowalne. W przypadku odpowiedzi negatywnej (tj. ustaleniu, że Wnioskodawca nie prowadzi działalności w sektorze transportu), pod warunkiem spełnienia ogólnych warunków kwalifikowalności wydatków, wydatki na zakup środków transportu/urządzeń transportowych należy uznać za kwalifikowane;
- podczas oceny czy Wnioskodawca prowadzi działalność w sektorze transportu, należy uwzględnić stanowisko Naczelnego Sądu Administracyjnego wyrażone w wyroku z 18 stycznia 2011 r., sygn. akt. II GSK 1468/10.

b) w przypadkach projektów objętych pomocą de minimis – na mocy odesłań zawartych w Rozporządzeniu de minimis z 2007 r. i 2010 r., oraz u.z.p.p.r. przy ocenie kwalifikowalności wydatków na nabycie środków transportu (z wyłączeniem transportu drogowego towarowego) zastosowanie będą miały zapisy Załącznika VI, w tym katalog wydatków kwalifikowanych w poszczególnych działaniach.

W sytuacji gdy projekt nie jest objęty pomocą publiczną przy ocenie kwalifikowalności wydatków zastosowanie ma Załącznik VI i Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.