

UCHWAŁA Nr 287 / 5743 / 17
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO
w RZESZOWIE
z dnia 28 marca 2017r.

w sprawie rozpatrzenia protestu

Działając na podstawie art. 41 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2016, poz. 486 t. j.), art. 9 ust. 1 pkt 2, art. 55 pkt 1, art. 57 i art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016, poz. 217 z późn. zm.)

Zarząd Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie
uchwala, co następuje:

§ 1

W wyniku rozpatrzenia protestu wniesionego w dniu 31 sierpnia 2016 r. przez Małgorzatę Janik – Stec prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą „TMS Audit Małgorzata Janik – Stec” od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. *„Budowa i wyposażenie „Eko-Terminala” w Jasionce w celu wdrożenia nowej, innowacyjnej usługi opartej na koncepcji zarządzania popytem będącej wynikiem zleconych prac B+R”*, nr RPPK.01.04.01-18-0417/16, złożonego w ramach Osi priorytetowej I Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka, Działania 1.4 Wsparcie MŚP, Poddziałania 1.4.1 Dotacje bezpośrednie, Typ projektu Rozwój MŚP Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020

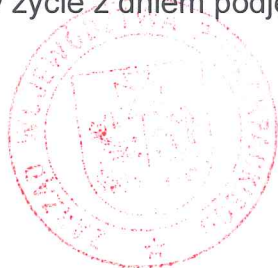
nie uwzględnia się protestu.

§ 2

Uzasadnienie rozstrzygnięcia protestu stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Władysław Ortyl

A handwritten signature in red ink, corresponding to the name Władysław Ortyl, written over the printed name.

Uzasadnienie rozstrzygnięcia protestu wniesionego dnia 31 sierpnia 2016 r. przez Małgorzatę Janik – Stec prowadzącą działalność gospodarczą pod nazwą „TMS Audit Małgorzata Janik – Stec” od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. „Budowa i wyposażenie „Eko-Terminala” w Jasionce w celu wdrożenia nowej, innowacyjnej usługi opartej na koncepcji zarządzania popytem będącej wynikiem zleconych prac B+R”, nr RPPK.01.04.01-18-0416/16, złożonego do dofinansowania w ramach Osi priorytetowej I Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka, Działania 1.4 Wsparcie MŚP, Poddziałania 1.4.1 Dotacje bezpośrednie, Typ projektu Rozwój MŚP Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020.

Zgodnie z art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (Dz. U. z 2016, poz. 217 z późn. zm.) – dalej: ustawa wdrożeniowa, Wnioskodawcy, w przypadku negatywnej oceny jego projektu wybieranego w trybie konkursowym, przysługuje prawo wniesienia protestu w celu ponownego sprawdzenia złożonego wniosku w zakresie spełniania kryteriów wyboru projektów.

W rozumieniu art. 53 ust. 2 pkt 1) ustawy wdrożeniowej, negatywną oceną jest ocena w zakresie spełniania przez projekt kryteriów wyboru projektów, w ramach której projekt nie uzyskał wymaganej liczby punktów lub nie spełnił kryteriów wyboru projektów, na skutek czego nie może być wybrany do dofinansowania albo skierowany do kolejnego etapu oceny.

Zgodnie z art. 55 tej ustawy protest jest rozpatrywany przez Instytucję Zarządzającą, którą dla Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020, na podstawie art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy wdrożeniowej, jest Zarząd Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie (dalej: Zarząd Województwa, IZ RPO WP).

Na podstawie art. 57 ustawy wdrożeniowej Zarząd Województwa rozpatruje protest, weryfikując prawidłowość oceny projektu w zakresie:

- kryteriów wyboru projektów, z których oceną Wnioskodawca się nie zgadza,
- zarzutów o charakterze proceduralnym w zakresie przeprowadzonej oceny, jeżeli zdaniem Wnioskodawcy naruszenia takie miały miejsce.

Zgodnie z art. 14 ust. 10 ustawy wdrożeniowej kryteria wyboru projektów zatwierdzane są przez Komitet monitorujący.

W niniejszej sprawie przez kryteria wyboru projektów o których mowa w art. 53 ust. 1, art. 54 ust. 2 pkt 4 oraz art. 57 ustawy wdrożeniowej rozumie się *„Kryteria wyboru projektów dla poszczególnych osi priorytetowych, działań i poddziałań RPO WP 2014-2020 – Zakres EFRR”* przyjęte przez Komitet Monitorujący RPO WP 2014-2020 uchwałą nr 20/III/2015 z dnia 13 października 2015 r. w sprawie zmiany Uchwały nr 19/III/2015 Komitetu Monitorującego Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020 z dnia 25 września 2015 r. w sprawie zatwierdzenia kryteriów wyboru projektów dla osi priorytetowych I – VI Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020, współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (dalej: kryteria).

Postępowanie konkursowe prowadzone jest w oparciu o obowiązujące przepisy prawa polskiego i unijnego oraz:

- *„Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020 (SZOOP)”* przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie nr 103/2270/15 z dnia 14 października 2015 r. w sprawie zmiany uchwały nr 76/1709/15 Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie z dnia 14 lipca 2015 r. (dalej: Uszczegółowienie, SZOOP),
- Regulamin konkursu, w tym przypadku *„Regulamin konkursu o dofinansowanie projektów ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020 w ramach Osi priorytetowej I Konkurencyjna i innowacyjna gospodarka, Działanie 1.4 Wsparcie MŚP, Poddziałanie: 1.4.1 Dotacje bezpośrednie, Typ projektu: Rozwój MŚP”* przyjęty Uchwałą Zarządu Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie nr 193/3926/16 z dnia 5 lipca 2016 r. w sprawie zmiany uchwały nr 124/2732/15 z dnia 15 grudnia 2015 r. w sprawie przyjęcia Regulaminu konkursu zamkniętego dla naboru wniosków o dofinansowanie projektów ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach I osi priorytetowej, Działanie 1.4 Wsparcie MŚP, Poddziałanie 1.4.1 Dotacje bezpośrednie, Typ projektu: Rozwój MŚP Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014–2020 – nabór 2015 (dalej: Regulamin konkursu).

Kryteria wyboru projektów, o których mowa wyżej stanowią załącznik do Regulaminu konkursu oraz do Uszczegółowienia i zgodnie z § 5 ust. 1 Regulaminu konkursu ocena wniosków dokonywana jest w oparciu o nie.

Niniejsza sprawa rozstrzygana jest w następującym stanie faktycznym:

W dniu 30 marca 2016 r. Małgorzata Janik – Stec prowadząca działalność gospodarczą pod nazwą „TMS Audit Małgorzata Janik – Stec” (dalej: Wnioskodawca), złożyła do IZ RPO WP wniosek o dofinansowanie projektu pn. „Budowa i wyposażenie „Eko-Terminala” w Jasionce w celu wdrożenia nowej, innowacyjnej usługi opartej na koncepcji zarządzania popytem będącej wynikiem zleconych prac B+R”. Wniosek został zarejestrowany pod nr RPPK.01.04.01-18-0416/16, a następnie poddany ocenie formalnej, w wyniku której wniosek został oceniony negatywnie, gdyż nie spełnił kryterium formalnego dopuszczającego specyficznego pn. „Pomoc publiczna / pomoc de minimis”. Uznano, że projekt realizowany będzie w sektorze transportu i infrastruktury z nim związanej, a obszar ten jest wyłączony z regionalnej pomocy inwestycyjnej na podstawie przepisów ogólnych oraz Regulaminu konkursu. O ocenie poinformowano pismem z dnia 29 lipca 2016 r., znak: WP-II.432.5.417.2016.EB doręczonym Wnioskodawcy 17 sierpnia 2016 r.

Od oceny tej Wnioskodawca złożył z zachowaniem terminu w dniu 31 sierpnia 2016 r. protest, w którym podnosi, iż nie zgadza się z oceną projektu dokonaną przez IZ RPO WP. Celem zachowania przejrzystości niniejszego uzasadnienia argumenty i zarzuty wskazane w proteście opisane zostaną niżej.

Odnosząc się do postawionych w proteście zarzutów Instytucja Zarządzająca Regionalnym Programem Operacyjnym na lata 2014-2020 – Zarząd Województwa Podkarpackiego, stwierdza iż:

Protest nie zasługuje na uwzględnienie.

Wsparcie w ramach konkursu, w którym złożono przedmiotowy projekt udzielane jest formie regionalnej pomocy inwestycyjnej na podstawie m.in. Rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 roku uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. Urz. UE L z 2014 r., nr 187, s. 1) (dalej: Rozporządzenie 651/2014, GBER);

Analizując brzmienie zakwestionowanego kryterium wskazać należy, iż jednym z elementów, który podlega badaniu na etapie oceny kryterium dopuszczającego specyficznego pn. *Pomoc publiczna / pomoc de minimis* jest to, czy projekt nie jest realizowany w sektorze wyłączonym ze wsparcia.

Zgodnie z art. 13 lit. a) Rozporządzenia 651/2014 regionalna pomoc inwestycyjna nie ma zastosowania m.in. w sektorze transportu i związanej z nim infrastruktury. Tym samym zgłaszane w przedmiotowym konkursie projekty realizowane w sektorze transportu i infrastruktury z nim związanej, jako projekty realizowane w sektorze wyłączonym ze wsparcia, nie spełniają ww. kryterium

pomocy publicznej. Zasadę tą wprost przeniesiono do § 1 ust. 6 pkt 8 Regulaminu konkursu.

Osią sporu w niniejszej sprawie jest to, czy opisane projektem przedsięwzięcie realizowane jest w sektorze transportu i infrastruktury z nim związanej (a precyzyjnie w tym przypadku w sektorze infrastruktury związanej z transportem) jak stwierdzono na etapie oceny pierwotnej, czy też jak twierdzi Wnioskodawca, nie dotyczy ono infrastruktury związanej z transportem.

Wnioskodawca w proteście wskazuje na dwa obszary, które jego zdaniem zostały przez IZ RPO WP błędnie zinterpretowane, co bezpośrednio stało się przyczyną oceny negatywnej wniosku o dofinansowanie.

1. Zdaniem Wnioskodawcy IZ RPO WP nieprawidłowo zaliczyła opisane we wniosku przedsięwzięcie do sektora transportu kierując się wskazanym w polu treści wniosku i Biznesplanu kodem PKD projektu – 52.10 B *Magazynowanie i przechowywanie pozostałych towarów*, jako kodem należącym do działu 52 PKD – *Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport*. Wnioskodawca naprowadza, że przyjęcie takiej argumentacji musiałoby oznaczać, że wykluczeniu ze wsparcia podlegałaby każda działalność zakwalifikowana do działu 52 PKD, co w oczywisty sposób zdaniem Wnioskodawcy jest niezgodne z zapisami GBER.
2. Wnioskodawca stoi na stanowisku, że błędnym jest wniosek IZ RPO WP, jakoby projekt dotyczył budowy infrastruktury niezbędnej do świadczenia usług magazynowania oraz usług logistycznych. Wnioskodawca podkreśla, że projekt polega na wprowadzeniu na rynek nowej, innowacyjnej usługi magazynowej opartej na pozyskanych badaniach B+R polegającej na „rozwiązaniu w zakresie koncepcji zarządzania popytem”. Wnioskodawca nie zgadza się ze stanowiskiem IZ RPO WP, wg którego planowana do wybudowania w ramach projektu infrastruktura będzie wykorzystywana do świadczenia usług logistycznych. Wnioskodawca stwierdza, że inwestycja związana będzie ściśle z operacjami magazynowymi i nie będzie obejmować żadnych usług z zakresu transportu, spedycji towarów czy innych usług wspomagających transport. Wnioskodawca przyznaje, że powołanie się na usługi logistyczne w treści Biznesplanu dotyczyło wyłącznie ukazania planowanego przedsięwzięcia w kontekście otoczenia konkurencyjnego i uzasadnienia realizacji projektu.

Wnioskodawca wskazuje, że projekt nie dotyczy infrastruktury związanej z transportem, gdyż ta odnosi się tylko i wyłącznie do infrastruktury, która jest potrzebna i istotna do działalności transportowych wymienionych w art. 2 pkt 45 GBER (NACE: 49, 50, 51). Inwestycja

planowania do realizacji w ramach projektu, zdaniem Wnioskodawcy nie stanowi infrastruktury, która byłaby konieczna i wykorzystywana w ramach działalności z zakresu transportu.

Wnioskodawca na potwierdzenie swojej tezy załącza do protestu stanowisko Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w którym organ staje na stanowisku, że przedmiotowa inwestycja nie jest powiązana z sektorem transportu, przez co nie jest wyłączona na podstawie art. 13 lit. a) GBER z możliwości uzyskania pomocy regionalnej.

Odnosząc się do argumentów zawartych w proteście IZ RPO WP stwierdza, że nie zasługują one na uwzględnienie.

Ad. 1 W odniesieniu do obszaru związanego z kodami PKD wskazanymi we wniosku i Biznesplanie wyjść należy od tego, że pojęcie transportu zdefiniowane zostało w art. 2 pkt 45 GBER. Transport w rozumieniu tego przepisu oznacza transport pasażerski powietrzny, morski, drogowy lub kolejowy i wodny śródlądowy lub towarowy transport zarobkowy. W ścisłym rozumieniu "sektor transportu" oznacza następujące rodzaje działalności zgodnie z klasyfikacją NACE Rev. 2¹:

- a) NACE 49: transport lądowy oraz transport rurociągowy, z wyjątkiem NACE 49.32 działalność taksówek osobowych, 49.42 działalność usługowa związana z przeprowadzkami, 49.5 transport rurociągowy;
- b) NACE 50: transport wodny;
- c) NACE 51: transport lotniczy, z wyjątkiem NACE 51.22 transport kosmiczny.

Powyższe stanowi enumeratywne wskazanie, jakie rodzaje działalności zaliczyć należy ściśle do tzw. „sektora transportu”. Jednocześnie jednak, zgodnie z art. 13 lit. a) GBER wykluczenie sektorowe dotyczące transportu obejmuje także „infrastrukturę z nim związaną”, która to infrastruktura nie jest wprost zdefiniowana w niniejszym rozporządzeniu (nie jest też opisana kodami klasyfikacji NACE Rev. 2). Oznacza to, że nie istnieje żadna specyficzna definicja infrastruktury związanej z sektorem transportu w ramach prawa o pomocy państwa.

Ma rację Wnioskodawca, twierdząc w proteście, że infrastruktura związana z transportem wyłączona z zakresu stosowania pomocy regionalnej na podstawie GBER odnosi się do infrastruktury, która jest konieczna i używana do dostarczania usług transportowych wymienionych w art. 2 ust 45 GBER. Takie stanowisko prezentuje Komisja Europejska w odpowiedzi na pytanie Polski związane z wątpliwościami dotyczącymi pojęcia „infrastruktury związanej z transportem” w rozumieniu art. 13 lit a) GBER. Wnioskodawca pomija jednak dalszą część

¹ Rozporządzenie (WE) nr 1893/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczej NACE Rev. 2 i zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3037/90 oraz niektóre rozporządzenia WE w sprawie określonych dziedzin statystycznych Tekst mający znaczenie dla EOG (dalej: klasyfikacja NACE Rev.2).

wypowiedzi Komisji Europejskiej, a przede wszystkim kontekst pytania jakie zostało Komisji zadane. Strona polska w pytaniu wprost wyraziła swą wątpliwość co do tego czy w świetle faktu, że zawarta w art. 2 pkt 45 GBER definicja sektora transportu nie obejmuje NACE 52, udzielenie regionalnej pomocy inwestycyjnej jest w takim przypadku możliwe. Strona polska wprost zaznaczyła w zapytaniu, że ma wątpliwości jak rozumieć „infrastrukturę związaną z transportem” w rozumieniu art. 13 lit a) Rozporządzenia 651/2014. Czy należy przez to rozumieć infrastrukturę ściśle wchodzącą w zakres działalności z NACE wskazanych w art. 2 pkt 45 GBER, czy też szeroko i np. wsparcie magazynów z NACE 52.1 też byłoby niedopuszczalne? Jednocześnie wskazano Komisji Europejskiej, że wątpliwości dotyczą przykładowo następujących kategorii kosztów kwalifikowanych:

a) w zakresie inwestycji związanych z budową, przebudową lub modernizacją terminali przeładunkowych:

- nabycie prawa własności lub wieczystego użytkowania nieruchomości na cele związane z realizacją projektu;
- infrastruktura niezbędna do obsługi transportu multimodalnego, w tym np. parkingi, rampy, place składowe i przeładunkowe, drogi wewnętrzne, tory kolejowe, magazyny;

b) w zakresie wyposażenia terminali:

- uniwersalne samojezdne urządzenia przeładunkowe,
- bramowe suwnice kontenerowe,
- dźwigi,
- żurawie samochodowe,
- intermodalne jednostki ładunkowe (np. kontenery lądowe, naczepy siodłowe, nadwozia wymienne),
- wozy podnośnikowe,
- specjalistyczne wagony dla transportu intermodalnego,
- lokomotywy manewrowe,

c) w zakresie zarządzania i sterowanie ruchem:

- nabycie i instalacja wyposażenia w zakresie systemów ICT, służących do usprawnienia funkcjonowania systemów transportu multimodalnego;

Komisja Europejska jednoznacznie stwierdziła, co pomija Wnioskodawca budując swoją argumentację, że nie istnieje żadna specyficzna definicja infrastruktury związanej z sektorem transportu w ramach prawa o pomocy państwa, a ww. przykłady **normalnie uznaje się za infrastrukturę związaną z transportem w rozumieniu GBER** (poza zarządzaniem transportem i sterowaniem ruchem z lit c)

pytania, gdyż ten zakres może należeć w niektórych przypadkach do zadań publicznych).

Z powyższego wynika, że o przynależności lub braku przynależności danego przedsięwzięcia do sektora transportu nie decydują jedynie wykazane w projekcie kody/rodzaje działalności określone w klasyfikacji NACE Rev. 2, a faktyczny zakres rzeczowy inwestycji i jej cel (o czym szczegółowo w pkt 2 niniejszego uzasadnienia). Mimo tego, że wskazanie PKD może stanowić istotną wskazówkę w klasyfikacji przedsięwzięcia do danego sektora, to jak wynika ze stanowiska KE, kodu 52.10 nie można jednoznacznie wykluczyć jako niedotyczącego infrastruktury związanej z transportem. Z tego względu zawarte w proteście tezy, dotyczące struktury schematu klasyfikacji PKD, które zdaniem Wnioskodawcy mają świadczyć o tym, że kod PKD 52.10 nie obejmuje swym zakresem przedsięwzięć wykluczonych, są błędne. Należy mocno podkreślić, że opisanie projektu kodem PKD 52.10 w żadnym razie, w świetle stanowiska KE, nie wyklucza możliwości zakwalifikowania danego przedsięwzięcia do kategorii inwestycji w infrastrukturę związaną z transportem. O tym jednak nie przesądza kod PKD wpisany we wniosku ale zakres rzeczowy przedsięwzięcia.

Ad. 2 Odpowiadając na zarzuty opisane w pkt 2 powyżej, IZ RPO WP stwierdza, że projekt zaliczyć należy do przedsięwzięcia realizowanego w sektorze infrastruktury związanej z transportem, koniecznej i używanej do dostarczania usług transportowych wymienionych w art. 2 ust. 45 GBER. Analiza całości zgromadzonej dokumentacji skłania do wniosku, że zamierzeniem Wnioskodawcy jest budowa i wyposażenie centrum logistycznego mającego świadczyć kompleksowe usługi magazynowe stanowiące jeden z elementów łańcucha dostaw towarów, a więc usługi nieodzowne w całym procesie logistycznym (transportu towarów). Usługi te mają być świadczone dzięki budowie hali magazynowej wysokiego składowania wraz z całą infrastrukturą i wyposażeniem oraz zakupie systemu inteligentnego sterowania procesem, który usługi te ma usprawnić. Wnioski powyższe są uzasadnione i płyną przede wszystkim z analizy całości opisów przedsięwzięcia zawartych we wniosku i załącznikach.

W pkt B.1 wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca wskazał, iż „w nowo wybudowanym obiekcie „Eko –Terminala” w Jasionce (...) – wprowadzona zostanie nowa usługa, w ramach której operacje magazynowe związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdzieleniem i wydawaniem towarów oparte zostaną na unikatowym rozwiązaniu polegającym na opracowanej koncepcji zarządzania popytem”.

W pkt B.2 wniosku o dofinansowanie dot. opisu zakresu rzeczowego projektu, Wnioskodawca wskazał, iż „planowany obiekt jest budynkiem dwukondygnacyjnym (...) z przeznaczeniem pod terminal logistyczny (funkcje magazynowe), część socjalną i biurową”. Dodatkowo wskazano, iż w obiekcie zaprojektowano parter

o łącznej powierzchni 3206 m², obejmujący **4 powierzchnie magazynowe**, pomieszczenia pomocnicze i ciągi komunikacyjne, natomiast I piętro o powierzchni 341,96 m² obejmuje powierzchnie biurowe i socjalne dla pracowników wnioskodawcy oraz dla klientów.

Ponadto zgodnie z opisem zamieszczonym w pkt A.1 Biznesplanu „Realizacja przedmiotowego projektu polega na wdrożeniu przez Wnioskodawcę wyników zleconych prac B+R dot. opracowania koncepcji zarządzania popytem w terminalu logistycznym. Związana jest z założeniem nowego zakładu Wnioskodawcy i **rozpoczęciem działalności w zakresie usług magazynowych** w ramach planowanego do uruchomienia Eko-Terminala.”

W pkt A.3 Biznesplanu czytamy, iż „Dzięki tej usłudze klienci decydujący się na ofertę Wnioskodawcy będą posiadali możliwość aktywnego zarządzania opcjami magazynowymi. Wdrożenie usługi opartej na koncepcji zarządzania popytem umożliwi klientom skuteczne planowanie i prognozowanie popytu oraz zapewni płynność operacji magazynowych (...). Ponadto oferta Wnioskodawcy wzbogacona zostanie o następujące elementy (...):

- atrakcyjne położenie Eko-Terminalu – w miejscowości Jasionka, w pobliżu ważnych węzłów komunikacyjnych tj. autostrady A4 o drogi S19 oraz w sąsiedztwie Podkarpackiego Parku Naukowo – Technologicznego w Rzeszowie i podstrefy Specjalnej Strefy Ekonomicznej Euro – Park Mielec,
- duża wysokość składowania do 8 metrów w górę na regałach wysokiego składowania.”

Dodatkowo w pkt B.1 Biznesplanu wskazano, iż „Jednym ze sposobów poprawy efektywności firm na rynku umożliwiającym koncentrację na ich działalnościach kluczowych jest outsourcing usług logistycznych polegający na przekazaniu wielu funkcji logistycznych zewnętrznym dostawcom takich usług, w tym funkcji związanych z magazynowaniem towarów. (...) Uznając istotną rolę **podmiotów zajmujących się magazynowaniem towarów jako elementów spełniających funkcję integracyjną w każdym łańcuchu dostaw** (łączyjących różne podmioty jak dostawcy, odbiorcy, finalni konsumenci) – udostępnienie potencjalnym klientom narzędzia umożliwiającego zarządzania łańcuchami dostaw zoptymalizowałoby proces przepływów towarowych oraz zwiększałoby ich efektywność i elastyczność”.

W pkt B.5 Biznesplanu dot. opisu nowego produktu/usługi Wnioskodawca jasno wskazał, iż „Podstawowym zakresem usługi będącej wynikiem realizacji projektu objęta zostanie **kompleksowa obsługa magazynowa obejmująca zarządzanie operacjami magazynowymi klientów, stanowiąca element całego łańcucha dostaw**. Usługa związana z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów opierać się będzie głównie na posiadanych przez Wnioskodawcę unikatowych w skali Europy rozwiązaniach polegających na koncepcji zarządzania popytem, co umożliwi elastyczne i efektywne zarządzanie towarami klientów. Założeniem Wnioskodawcy pozostaje niwelowanie ewentualnych luk

przestrzennych i czasowych w gospodarce magazynowej oraz istniejących sprzeczności między sferą produkcyjną i konsumpcyjną (będąc swego rodzaju „pomostem” umożliwiającym zarządzanie tymi konfliktowymi połączeniami) w celu zaspokojenia potrzeb finalnych klienta.

Zasadniczymi założeniami nowej usługi pozostaje:

- **minimalizacja całkowitych kosztów magazynowania towarów i informacji przy zachowaniu wymaganego przez klientów poziomu jakości obsługi,**
- **zapewnienie jak najkrótszego czasu realizacji zamówień i umożliwienie wysokiej niezawodności i elastyczności dostaw przy założonym poziomie kosztów,**
- **optymalizacja poziomu zapasów w skali łańcucha dostaw wraz z elastycznym dostosowaniem się do preferencji w zakresie obsługi dostaw.**

Sieć logistyczną tworzą różne podmioty realizujące określone zadania z obsługą **strumienia ładunku** przepływającego od momentu pozyskania surowców do momentu konsumpcji towarów w celu zaspokojenie potrzeb ostatecznego klienta. Cześć tego przepływu trafia do terminala dysponującego przestrzenią magazynową i jest tam składowana. Oferowana w wyniku realizacji projektu usługa związana jest z tym fragmentem strumienia ładunku, która realizowana jest w terminalu i oparta zostanie na koncepcji zarządzania popytem”.

Projekt zakłada więc, zdaniem Wnioskodawcy, wdrożenie prac B+R poprzez wprowadzenie na rynek nowej innowacyjnej usługi opartej na koncepcji zarządzania popytem. Wnioskodawca twierdzi, że dzięki wdrożeniu badań B+R wprowadzi na rynek nową usługę, w ramach której operacje magazynowe związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów oparte zostaną na unikatowym rozwiązaniu polegającym na opracowanej koncepcji zarządzania popytem. Z przedstawionych założeń wynika tyle, że Wnioskodawca chce poprzez wdrożenie prac B+R usprawnić procesy typowe dla każdego procesu logistycznego – przyjmowanie, magazynowanie, rozdział i wydawanie towarów klientom. Dzięki badaniom powstanie usługa, która pozwoli usprawnić ww. procesy - klienci dostaną narzędzie, które zminimalizuje wielkość zapasów w terminalu, co za tym idzie obniży koszty prowadzenia działalności (koszty magazynowania będą niższe, gdyż dzięki zaproponowanej usłudze mniej towaru podlegać będzie magazynowaniu). Wnioskodawca zdaje się jednak nie zauważać, że bez względu na to jak bardzo innowacyjna będzie usługa, którą chce zaoferować, nadal będzie ona oferowana w kręgu usług magazynowania (mniej lub bardziej udoskonalonych), a dalej w kręgu usług znajdujących się w szerokim procesie logistycznym, zawsze siłą rzeczy związanym z transportem. Klientem Wnioskodawcy będzie podmiot zainteresowany przede wszystkim zmagazynowaniem swojego towaru (z różnych przyczyn i w różnych celach), a nie klient, który chce skorzystać z innowacyjnej usługi zarządzania popytem. Usługa ta stanowić będzie co prawda pewną wartość

dodaną, być może i decydującą o sukcesie rynkowym przedsięwzięcia, ale nadal będzie to usługa oferowana w ramach świadczenia usług magazynowania, a szerzej w zakresie usług logistycznych.

Na podstawie powyższego IZ RPO WP stwierdza, że głównym celem projektu jest budowa i wyposażenie centrum logistycznego (patrz m.in.: pkt B.2 wniosku, załącznik nr 6 – projekt budowlany, załącznik nr 14 – raport z prac B+R). Świadczy o tym także budżet projektu i rodzaj zaplanowanych w jego ramach wydatków. Budżet projektu to wydatek ogółem 12,2 mln zł, z czego na budowę terminala (budynek wraz z instalacjami i zagospodarowaniem terenu wokół budynku) założono 10,3 mln zł. Na zakup niezbędnych środków trwałych wraz z oprogramowaniem założono 1,9 mln zł, przy czym ok 930 tys. zł przypada na zakup typowych urządzeń do obsługi magazynu tj. akumulatorowych wózków widłowych wysokiego składowania, akumulatorowych trójkołowych wózków widłowych z napędem przednim 2 – silnikowym, akumulatorowych unoszących wózków widłowych z dyszlem. Pozostała kwota w ramach tego zadania, czyli ok 1 mln zł przeznaczona jest na zakup i instalację systemu monitoringu, systemu obsługi magazynu wysokiego składowania oraz czytników RFID, czyli także systemów typowych dla nowoczesnych centrów logistycznych, gdzie zarządzanie przechowywanymi towarami dokonywane jest w sposób zautomatyzowany, z wykorzystaniem czytników kodów kreskowych i czytników RFID. Mimo, że Wnioskodawca deklaruje, że w ramach zakupu systemu do obsługi magazynu wysokiego składowania (a więc z punktu widzenia branży standardowego systemu informatycznego) nastąpi wdrożenie usługi opartej na koncepcji zarządzania popytem, nie jest jasne, w jaki sposób miałyby to nastąpić. Nie wyszczególniono też żadnych specyficznych kosztów tego wdrożenia.

Zaznaczenia wymaga, że opisując w pkt A.3 Biznesplanu konkurencję (zgodnie z instrukcją, należy wskazać głównych konkurentów i wskazać ich pozycję na rynku) Wnioskodawca wskazał, że podmiotami, które prowadzą konkurencyjną w stosunku do planowanej w projekcie działalności są firmy oferujące centra logistyczne. Z opisu zawartego w pkt A.3 Biznesplanu wynika, że inwestycja Wnioskodawcy ma stanowić konkurencję dla podmiotów świadczących usługi logistyczne na terenie województwa podkarpackiego. Nie sposób nie zauważyć, że opis ten jednoznacznie definiuje również profil przyszłej działalności Wnioskodawcy, który w wyniku zrealizowania inwestycji będzie mógł konkurować z wymienionymi w tym punkcie podmiotami m.in. na polu dostarczania kompleksowych usług logistycznych. Przez tą kompleksowość nie należy rozumieć oferowania usług strictly transportowych, ale takich, które te usługi transportowe ewidentnie wspomagają – usług magazynowych oferowanych w ramach centrum logistycznego, ze wszystkimi udogodnieniami związanymi z możliwością wysokiego składowania towarów, sprawnego procesu obsługi (udoskonalonego usługą zidentyfikowaną pracami B+R), lokalizacją terminala w pobliżu lotniska i węzła autostradowego (co sam, jako atut, wskazuje Wnioskodawca). Wnioskodawca zauważa, że nie będzie świadczył żadnej

typowo transportowej usługi. To oczywiście nie oznacza, że planowana inwestycja nie będzie przynależeć do infrastruktury wspomagającej transport – w jej ramach bowiem nie muszą być świadczone stricte usługi transportowe. Z dokumentacji aplikacyjnej jednoznacznie wynika, iż niniejszy projekt wpisuje się w ciąg całego procesu logistycznego związanego z przepływem towarów. Zgodnie z definicją - logistyka – to *proces planowania, realizowania i kontrolowania sprawnego i efektywnego ekonomicznie przepływu surowców, materiałów, wyrobów gotowych oraz odpowiedniej informacji z punktu pochodzenia do punktu konsumpcji w celu zaspokojenia wymagań klienta. Działania logistyczne mogą obejmować (choć nie muszą się do nich ograniczać): obsługę klienta, **prognozowanie popytu**, przepływ informacji, **kontrolę zapasów**, czynności manipulacyjne, realizowanie zamówień, czynności reparacyjne i zaopatrywanie w części, lokalizację zakładów produkcyjnych i składów, procesy zaopatrzeniowe, pakowanie, obsługę zwrotów, gospodarowanie odpadami, transport i **składowanie**.*

Zgodnie z opisem ujętym w dokumentacji projektowej (pkt B.5 Biznesplanu), korzyści jakie uzyskają potencjalni klienci Wnioskodawcy to m.in.:

- umożliwienie zdalnego sterowania przepływem towarów – dzięki wykorzystaniu narzędzia **prognozowania popytu** klient będzie posiadał możliwość precyzyjnego planowania dostaw i odbioru towarów;
- możliwość obserwacji ilości własnego towaru w magazynie;
- możliwość **śledzenia przepływu towarów**, możliwość przesyłania dyspozycji on-line **pracownikom Eko-Terminala**.

Posiłkowo należy zauważyć, Rozporządzenie 651/2014 definiuje w art. 2 ust. 6, „koszty transportu”:

„Koszty transportu” oznaczają koszty transportu zarobkowego faktycznie zapłacone przez beneficjentów za przejazd, obejmujące:

- a) opłaty frachtowe, koszty przeładunku i **koszty tymczasowego magazynowania** w zakresie, w jakim koszty te odnoszą się do przejazdu;*
- b) koszty ubezpieczenia zastosowane do ładunku;*
- c) podatki, cła lub opłaty stosowane do ładunku i, w stosownym przypadku, do nośności, w miejscu pochodzenia i w miejscu przeznaczenia; oraz*
- d) koszty kontroli bezpieczeństwa i ochrony, dopłaty za zwiększone koszty paliwa”.*

Powyższe wskazuje, iż elementem kosztów transportu (potwierdzonym zapisami ww. Rozporządzenia) jest koszt tymczasowego magazynowania. Idąc dalej, należy stwierdzić, że jeśli koszt magazynowania jest elementem kosztów transportu, to magazynowanie może być uznane za element (etap) transportu (oczywiście przy założeniu, że nie jest dokonywane na własny rachunek przedsiębiorcy we własnych celach, a oferowane jako usługa).

Wszystko powyższe sprawia, że nawet po analizie zarzutów zawartych w proteście nie sposób dojść do wniosku, że przedmiotowy projekt nie dotyczy działalności gospodarczej prowadzonej w sektorze transportu i infrastruktury z nim związanej. Przeciwnie, należy dojść do wniosku, że zakładane przedsięwzięcie jest inwestycją w infrastrukturę logistyczno – magazynową ściśle związaną z sektorem transportu, jako konieczną i używaną do dostarczania usług transportowych o których mowa w art. 2 ust. 45 Rozporządzenia GBER.

Wnioskodawca na potwierdzenie swoich argumentów powołuje się na uzyskane z Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów stanowisko, w którym organ stwierdził, że biorąc pod uwagę planowaną inwestycję, która ma polegać na wynajmie powierzchni magazynowych oraz udostępnianiu narzędzia informatycznego wspomagającego to magazynowanie, a także zakres dotychczasowej działalności ww. przedsiębiorstwa (usługi doradztwa biznesowego, realizacja szkoleń, usługi rekreacyjno sportowe), inwestycja ta wykracza poza zakres zasad pomocy w sektorze transportu. Projekt zdaniem UOKiK nie dotyczy infrastruktury związanej z sektorem transportu, przez co nie jest wyłączony, na podstawie art. 13 lit. a) GBER, z możliwości uzyskania pomocy regionalnej.

Odnosząc się do powyższego w pierwszej kolejności stwierdzić należy, że stanowisko UOKiK nie jest wiążące dla IZ RPO WP. Do zadań Instytucji Zarządzającej należy w szczególności wypełnianie obowiązków wynikających z art. 125 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. U. UE. L. 347/320 z dnia 20.12.2013 r. z późn. zm.). Instytucja Zarządzająca odpowiada za zarządzanie programem operacyjnym i jego realizację zgodnie z zasadą należytego zarządzania finansami, a w szczególności za zapewnienie, że operacje są wybierane zgodnie z kryteriami mającymi zastosowanie do programu operacyjnego oraz że spełniają one mające zastosowanie zasady wspólnotowe i krajowe, w tym zasady dotyczące wyłączeni sektorowych.

Niezależnie od powyższego IZ RPO WP nie podziela stanowiska UOKiK w przedmiotowej sprawie. Jak wyżej wykazano, stanowisko IZ RPO WP oparte jest na analizie całości zebranej w sprawie dokumentacji, w szczególności na analizie zapisów wniosku o dofinansowanie, Biznesplanu oraz budżetu projektu. IZ RPO WP nie zna treści zapytania skierowanego do UOKiK przez Wnioskodawcę, nie wie też, czy analiza UOKiK dokonana została na podstawie wszelkich dostępnych IZ RPO

WP informacji. IZ RPO WP nie wie, na podstawie jakich informacji UOKiK stwierdził, że ta konkretna działalność mieszcząca się w klasyfikacji NACE 52 nie jest wyłączona z zakresu pomocy regionalnej i na jakiej podstawie przyjęto, że wykracza poza zakres zasad pomocy w sektorze transportu. IZ RPO WP nie zgadza się przykładowo z prezentowanym przez UOKiK założeniem, jakoby na ocenę tego faktu mogła mieć wpływ dotychczasowa działalność Wnioskodawcy – nie może mieć to bowiem znaczenia przy ocenie konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na z góry określonych działaniach i kwalifikowaniu tego przedsięwzięcia jako wpisującego się lub niewpisującego się w infrastrukturę związaną z transportem. Znacznym uproszczeniem jest prezentowane przez UOKiK stanowisko, jakoby projekt miał polegać tylko i wyłącznie na wynajmie powierzchni magazynowych oraz udostępnianiu narzędzia informatycznego wspomagającego to magazynowanie. Jak wykazano w niniejszym uzasadnieniu, projekt zakłada inwestycje w infrastrukturę związaną z sektorem transportu, stanowiąca element całego łańcucha dostaw, opisywaną przez Wnioskodawcę jako konkurencyjną dla firm prowadzących usługi typowo magazynowe jako element procesów logistycznych w transporcie. Z tego względu stanowisko UOKiK nie może mieć wpływu na zmianę stanowiska IZ RPO WP w omawianym zakresie.

Reasumując, przy uwzględnieniu wskazanego powyżej stanu prawnego oraz okoliczności faktycznych występujących w sprawie należy stwierdzić, że wniosek o dofinansowanie projektu nie spełnia kryterium formalnego dopuszczającego specyficznego pn. *Pomoc publiczna / pomoc de minimis*, ze względu na to, że projekt jest realizowany w sektorze wyłączonym ze wsparcia tj. sektorze transportu i infrastruktury z nim związanej. W związku z tym po ponownym sprawdzeniu wniosku w zakresie spełniania kryteriów wyboru projektów, wniosek otrzymuje ocenę negatywną.

Tym samym IZ RPO WP nie uwzględnia protestu.

Pouczenie

Na podstawie art. 61 ust. 1, 2, 3 ustawy wdrożeniowej, w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji o wyniku rozpatrzenia protestu, Wnioskodawca może w tym zakresie wnieść skargę bezpośrednio do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Rzeszowie – zgodnie z art. 3 § 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2016, poz. 718 t. j.).

Skarga wnoszona jest wraz z kompletną dokumentacją w sprawie, obejmującą:

- wniosek o dofinansowanie projektu;

- informację o wynikach oceny projektu, o której mowa w art. 46 ust. 3 ustawy wdrożeniowej;
- wniesiony protest;
- informację, o której mowa w art. 58 ust. 1 albo ust. 4 pkt 2, art. 59 albo art. 66 ust. 2 pkt 1 ustawy wdrożeniowej;
- ewentualne załączniki.

Kompletna dokumentacja jest wnoszona w oryginale lub w uwierzytelnionej kopii.
Skarga podlega wpisowi stałemu.

MARSZALEK WOJEWÓDZTWA

Władysław Ortyl

Otrzymują:

- 1) Małgorzata Janik – Stec, TMS AUDIT,
- 2) Pani Małgorzata - Jarosińska Jedynak – Dyrektor Departamentu Wspierania Przedsiębiorczości,
- 3) a/a.