

UCHWAŁA Nr 293 / 5853 / 17
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO
w RZESZOWIE
z dnia 11 kwietnia 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 z późn. zm.), 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 30 sierpnia 2016 r. przez firmę Carpathia Logistic Sp. z o.o. od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. „Nowe usługi szansą na wzrost konkurencyjności Spółki GALICJA”, nr RPPK.01.04.01-18-1231/16, 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.

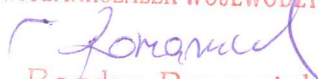
§ 2

Uzasadnienie rozstrzygnięcia protestu stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



WICEMARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Bogdan Romaniuk

Uzasadnienie rozstrzygnięcia protestu wniesionego dnia 30 sierpnia 2016 r. przez firmę Carpathia Logistic Sp. z o.o. od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. „Nowe usługi szansą na wzrost konkurencyjności Spółki GALICJA”, nr RPPK.01.04.01-18-1231/16, 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 31 marca 2016 r. Towarzystwo Wspierania Polski Południowej Galicja Sp. z o.o. złożyło do IZ RPO WP wniosek o dofinansowanie projektu pn. „Nowe usługi szansą na wzrost konkurencyjności Spółki GALICJA” Wniosek został

zarejestrowany pod nr RPPK.01.04.01-18-1231/16, a następnie poddany ocenie formalnej.

W dniu 20 lipca 2016 roku Wnioskodawca zmienił nazwę firmy z: Towarzystwo Wspierania Polski Południowej Galicja Sp. z o.o. na Carpathia Logistic Sp. z o.o. oraz zmienił siedzibę firmy z ul. Krośnieńska 22/24, 35-505 Rzeszów na ul. Instalatorów 3, 35-210 Rzeszów.

Wniosek został oceniony negatywnie pod względem formalnym, gdyż nie spełnił kryterium dopuszczającego specyficznego „*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 wyniku oceny formalnej poinformowano Wnioskodawcę pismem z dnia 29 lipca 2016 r., znak: WP-II.432.5.1171.2016.RG, doręczonym w dniu 16 sierpnia 2016 r.

Od oceny tej Wnioskodawca złożył w dniu 30 sierpnia 2016 r. protest, w którym podnosi, iż nie zgadza się z oceną projektu dokonaną przez IZ RPO WP Szczegółowa argumentacja została przedstawiona poniżej.

Wnioskodawca wnosi o ponowne dopuszczenie wniosku do oceny.

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 w 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 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 stwierdza w proteście, że ocena projektu została przeprowadzona nieprawidłowo, gdyż błędnie oceniono, iż projekt będzie dotyczył sektora transportu i infrastruktury z nim związanej. Zdaniem Wnioskodawcy projekt dotyczy usług magazynowania i przechowywania pozostałych towarów oznaczony jest kodem PKD 53.20 Z - Pozostała działalność pocztowa i kurierska czyli rodzajem działalności gospodarczej niewykluczonej z możliwości otrzymania wsparcia, gdyż nie jest ona zaliczana do sektora transportu i infrastruktury z nim związanej. Wnioskodawca przytacza w proteście definicję transportu zawartą w art. 2 ust 45 Rozporządzenia 651/2014 oraz wskazuje jakie rodzaje działalności zgodnie z klasyfikacją NACE Rev.2¹ oznaczają sektor transportu. Wnioskodawca na podstawie ww. definicji stwierdza, iż projekt objęty wnioskiem o dofinansowanie nie zawiera się w definicji transportu oraz w sektorze transportu. Ponadto Wnioskodawca zarzuca, iż IZ RPO WP nie wskazała żadnych dodatkowych wytycznych i interpretacji odnoszących się do wykluczonych sektorów, oraz nie zdefiniowała pojęcia infrastruktury związanej z sektorem transportu. Wnioskodawca powołując się na *Opracowanie dotyczące rodzajów działalności gospodarczej wykluczonych z możliwości ubiegania się o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój*, sporządzonym przez Ministerstwo Rozwoju, wysnuwa wniosek, iż działalność oznaczona w projekcie Wnioskodawcy kodem PKD 53.20 Z nie zalicza się do działalności prowadzonej w sektorze transportu oraz infrastruktury z nim związanej.

IZ RPO WP nie zgadza się ze stwierdzeniami Wnioskodawcy zawartymi w proteście. W odniesieniu do obszaru związanego z kodami PKD wskazanymi we wniosku o dofinansowanie 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. 2

- 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;

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).

- c) NACE 51: transport lotniczy, z wyjątkiem NACE 51.22 transport kosmiczny.

Powyższe stanowi enumeratywne wskazanie, jakie rodzaje działalność zaliczyć należy ściśle do tzw. „sektora transportu”. Jednocześnie jednak, zgodnie z art. 13 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- jak wskazuje Wnioskodawca w proteście.

Wnioskodawca, twierdzi 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. Strona polska w pytaniu skierowanym do Komisji Europejskiej 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 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. Mimo tego, wskazane PKD może stanowić istotną wskazówkę w klasyfikacji przedsięwzięcia do danego sektora, a jak wynika ze stanowiska KE, żadnego kodu spoza tych ściśle opisujących transport w art. 2 ust 45 GBER 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 53.20 Z nie obejmuje swym zakresem przedsięwzięć wykluczonych, są błędne. Należy mocno podkreślić, że opisanie projektu kodem PKD 53.20 Z 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.

Wnioskodawca w proteście stoi na stanowisku, iż jego projekt nie wpisuje się w działy gospodarki związanej z infrastrukturą transportu. Tymczasem w punkcie B.1 wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca opisuje: *„planowana inwestycja polegać będzie na wdrożeniu autorskiego, stworzonego dla Wnioskodawcy oprogramowania do obsługi logistycznej związanej z tranzytem towarów głównie poza teren Unii Europejskiej. Wdrożenie platformy e-commerce wraz z uruchomieniem magazynu celnego będzie możliwa dzięki poniesieniu wydatków na: zakup oprogramowania w tym specjalnie opracowanego dla Wnioskodawcy, urządzenia teleinformatyczne umożliwiające obsługę całego systemu oraz magazynu, a także niezbędne*

wyposażenie oraz dostosowanie magazynu, aby zapewnić prawidłową pracę i obsługę przesyłek trafiających do magazynu

Odpowiadając na zarzuty opisane w proteście, 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 dokumentacji skłania do wniosku, że zamierzeniem Wnioskodawcy jest zakup oprogramowania, zakup urządzeń teleinformatycznych oraz wyposażenie magazynu.

W punkcie B.2 wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca opisuje, iż zamierza w ramach realizacji projektu: „*zakup wartości niematerialnych i prawnych, dzięki którym możliwe będzie świadczenie zautomatyzowanych usług związanych z logistyką.*” Ponadto ww. punkcie Biznesplanu Wnioskodawca wskazuje, iż : „*wyposaży magazyn w niezbędne urządzenia bez których byłaby niemożliwa obsługa logistyczna paczek/przesyłek.*” Dzięki planowanym w ramach realizacji projektu zakupom Wnioskodawca będzie mógł 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 w hali magazynowej wraz z całą infrastrukturą i wyposażeniem oraz zakupie systemu informacyjnego, który usługi te ma usprawnić. Wnioski powyższe są uzasadnione i płyną przede wszystkim z analizy całości opisów przedsięwzięcia zawartych we wniosku o dofinansowanie.

Przez kompleksowość usługi nie należy rozumieć oferowania usług stricte transportowych, ale takich, które te usługi transportowe ewidentnie wspomagają – usług magazynowych oferowanych w ramach centrum logistycznego, ze wszystkimi udogodnieniami związanymi z możliwością składowania towarów, sprawnego procesu obsługi. Wnioskodawca zauważa, że nie będzie świadczył żadnej typowo transportowej usługi. To oczywiście nie oznacza, że planowana inwestycja nie będzie przynależać 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**.*

Z przedstawionych założeń wynika tyle, że Wnioskodawca chce poprzez wdrożenie autorskiego oprogramowania do obsługi logistycznej związanej z tranzytem towarów usprawnić procesy typowe dla każdego procesu logistycznego – przyjmowanie, magazynowanie, rozdział i wydawanie towarów klientom. Dzięki temu powstanie usługa, która pozwoli usprawnić ww. procesy. 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 nabycie oprogramowania (dedykowana platforma informatyczna) i wyposażenie hali magazynowej, (patrz m.in.: pkt B.2 wniosku) Świadczy o tym także budżet projektu i rodzaj zaplanowanych w jego ramach wydatków, które są następujące:

- zakup oprogramowania – 836 400 zł
- zakup urządzeń teleinformatycznych – 93 480 zł
- zakup wyposażenia hali magazynowej– 546 120zł,

przy czym budżet projektu to wydatek ogółem 1 476 000 zł.

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. W samym proteście Wnioskodawca stwierdza, że planuje nawiązać kontakty handlowe ze sklepami internetowymi z całej Europy oferując im usługi w zakresie organizacji transportu do klientów końcowych.

Wnioskodawca podnosi w proteście zarzut o charakterze proceduralnym. Wnioskodawca stwierdza, iż gdyby IZ RPO WP na etapie oceny formalnej wniosku o dofinansowanie wezwała Wnioskodawcę do wyjaśnień w zakresie planowanej inwestycji, która zdaniem Wnioskodawcy nie należy do sektora wyłączonego z możliwości ubiegania się o wsparcie, wówczas Wnioskodawca miałby szansę

szczegółowo wyjaśnić zakres planowanej inwestycji oraz rozwiązać wszelkie wątpliwości powstałe w toku oceny formalnej przedmiotowego wniosku.

W odpowiedzi na powyższe IZ RPO WP stwierdza, iż podczas oceny formalnej wniosku o dofinansowanie, analizując cały zakres rzeczowy projektu nie miała wątpliwości co do faktu, iż planowane przedsięwzięcie dotyczy sektora transportu oraz infrastruktury z nim związanej. Zgodnie z § 5 ust 3 pkt 6 Regulaminu konkursu, który stanowi: *„w przypadku stwierdzenia braków, omyłek lub niejasności w dokumentacji aplikacyjnej uniemożliwiających ocenę spełniania kryteriów formalnych, wnioskodawca ma prawo do dokonania jednokrotnej poprawy lub uzupełnień w zakresie wskazanym przez KOP. W tym celu członek KOP, dokonujący oceny formalnej zwraca się z pisemną prośbą o uzupełnienie lub skorygowanie uchybień w terminie 7 dni kalendarzowych od daty otrzymania ww. pisma.”* W przedmiotowej sprawie organ nie wezwał Wnioskodawcy do złożenia uzupełnień/poprawek wniosku o dofinansowanie, gdyż podczas oceny formalnej wniosku o dofinansowanie, po przeanalizowaniu dokumentacji aplikacyjnej nie miał wątpliwości co do profilu planowanego przedsięwzięcia. IZ RPO WP badając wniosek o dofinansowanie mogła bez wezwania Wnioskodawcy stwierdzić, iż projekt dotyczy działalności zaliczanej do sektora transportu i infrastruktury wspomagającej transport.

Ponadto Wnioskodawca stwierdza w proteście, iż na liście rankingowej wniosków pozytywnie ocenionych formalnie znajduje się co najmniej kilka projektów, których przedmiot dotyczy działalności e-commerce bądź działalności związanej z magazynowaniem (analiza na podstawie tytułów wniosków na liście rankingowej).

IZ RPO WP nie może zgodzić się z tymi argumentami. Ocena każdego projektu dokonywana jest indywidualnie, w oparciu o konkretne zapisy wniosku o dofinansowanie, w charakterystycznym tylko dla tego ocenianego projektu stanie faktycznym i zakresie rzeczowym projektu. Podobne stanowisko wyraża Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie, który w wyroku z dnia 31 stycznia 2017 r. (sygn. Akt: I SA/Rz933/16) stwierdził: *„każdy wniosek rozpatrywany jest indywidualnie i na zgodność z prawem procedowania przez organy instytucji zarządzającej nie wpływa fakt procedowania z innymi wnioskami.* Tożsame stanowisko zajął też Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu, który w wyrokach: z dnia 7 lipca 2016 r., sygn. akt III SA/Po 528/16 oraz z dnia 22 maja 2013r. sygn. akt III SA/Po 528/13 stwierdził, że w trakcie procedur konkursowych (w tym również procedur odwoławczych) nie ma możliwości opierania się na rozstrzygnięciach (ocenach) podobnych projektów. Niemożliwe jest skuteczne podważanie prawidłowości oceny konkursowej przez powołanie się na ocenę innego wniosku konkursowego. Wykluczone jest również badanie podniesionych w proteście zarzutów dotyczących prawidłowości innych wniosków konkursowych. Poza ramami kontroli pozostaje bowiem ocena innych projektów konkursowych złożonych w ramach określonego konkursu przez innych wnioskodawców. Niedopuszczalna jest więc weryfikacja złożonych w konkursie wniosków projektowych, w ramach zarzutów złożonego protestu nawet jeżeli Wnioskodawca powołuje się na nie przez pryzmat zasady równości.

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 25 maja 2016r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. Dz.U.2016.718 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.

Otrzymują:

- 1) Carpathia Logistic Sp. z o.o., ul. Instalatorów 3, 35-210 Rzeszów,
- 2) Pani Małgorzata - Jarosińska Jedynak – Dyrektor Departamentu Wspierania Przedsiębiorczości,
- 3) a/a.

WICEMARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Bogdan Romaniuk