

UCHWAŁA Nr 293 / 5854 / 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
uchwała, co następuje:

§ 1

W wyniku rozpatrzenia protestu wniesionego w dniu 18 sierpnia 2016 r. przez firmę Rybexim Sp. z o.o. Sp. k. od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. „Wzrost konkurencyjności Rybexim Sp. z o.o. sp.k. poprzez wprowadzenie nowych usług logistycznych”, nr RPPK.01.04.01-18-0301/16, 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

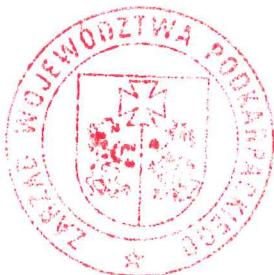
nie uwzględnia się protestu.

§ 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 18 sierpnia 2016 r. przez firmę Rybexim Sp. z o.o. Sp. k. od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. „Wzrost konkurencyjności Rybexim Sp. z o.o. sp.k. poprzez wprowadzenie nowych usług logistycznych”, nr RPPK.01.04.01-18-0301/16, 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 193/3926/2016 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. firma Rybexim Sp. z o.o. Sp. k. złożyła do IZ RPO WP wniosek o dofinansowanie projektu pn. „Wzrost konkurencyjności Rybexim Sp. z o.o. sp.k. poprzez wprowadzenie nowych usług logistycznych” Wniosek został

zarejestrowany pod nr RPPK.01.04.01-18-0301/16, a następnie poddany ocenie formalnej.

W wyniku analizy dokumentacji aplikacyjnej IZ RPO WP uznała, iż projekt realizowany będzie w sektorze wyłączonym ze wsparcia tj. sektorze transportu, wobec czego został oceniony negatywnie na etapie oceny formalnej, ze względu na niespełnienie 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.432.5.301.2016.ŁB, doręczonym w dniu 5 sierpnia 2016 r.

Od oceny tej Wnioskodawca złożył w dniu 18 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 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 52.10 czyli rodzajem działalności gospodarczej niewykluczonej z możliwości otrzymania wsparcia, gdyż nie jest ona zaliczana do sektora transportu i infrastruktury z nim związanej. Wnioskodawca wskazuje, iż ustawodawca w Rozporządzeniu Rady Ministrów określającym PKD z dnia 24 grudnia 2007 r. (Dz. U. z 2007, Nr 251, poz. 1885 z późn. zm.) celowo wyodrębnił działalności, które polegają na magazynowaniu towarów od działalności usługowej wspomagającej transport. 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.2 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 52.10 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 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:

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).

- 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 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, że ww. przykłady (poza zarządzaniem transportem i sterowaniem ruchem z lit c) pytania, gdyż może to należeć w niektórych przypadkach do zadań publicznych) **normalnie uznaje się za infrastrukturę związaną z transportem w rozumieniu GBER.**

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, 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.

Wnioskodawca w proteście stoi na stanowisku, iż jego projekt nie wpisuje się w działy gospodarki związanej z infrastrukturą transportu. Oferowane przez Niego innowacyjne usługi udostępniania systemowej informacji o procesie przygotowania oraz foto dokumentacji palety, jak również usługi udostępniania systemowej informacji o procesie przygotowania oraz foto dokumentacji paczki, zawiera w sobie jako część działania magazynowanie towarów. Jednak magazynowanie jest tylko jednym z wykonywanych procesów. Nowa innowacyjna usługa, jak wskazuje w proteście Wnioskodawca: *będzie skierowana dla branży e-commerce, handlowej, przemysłowej itp. Dzięki zastosowaniu nowej technologii opracowanej w ramach*

własnych prac badawczo – rozwojowych na rzecz podmiotów z ww. sektorów będzie świadczona profesjonalna logistyka magazynowa (czyli systematyczne, kompleksowe przechowywanie i zarządzanie towarami), w odpowiednio przygotowanych i strategicznie rozmieszczonych powierzchniach magazynowych.

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 całości zgromadzonej dokumentacji skłania do wniosku, że zamierzeniem Wnioskodawcy jest budowa i wyposażenie hali magazynowej wysokiego składowania mającej 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 informacyjnego, który usługi te ma usprawnić. Wnioski powyższe są uzasadnione i płyną przede wszystkim z analizy całości opisów przedsięwzięcia zawartych we wniosku o dofinansowanie i załącznikach.

W pkt B.1 wniosku o dofinansowanie Wnioskodawca wskazał, iż „*zamierza wprowadzić na europejski rynek logistyczny dwie nowe usługi tj.:*

- usługa udostępniania systemowej informacji o procesie przygotowania oraz foto – dokumentacji palety,*
- udostępniania systemowej informacji o procesie przygotowania oraz foto dokumentacji paczki.*

Obydwie usługi zostaną wprowadzone do oferty firmy realizowanej pod marką Reslogistic w wyniku wdrożenia technologii automatycznego dokumentowania poprawności procesu przygotowywania przesyłek z wykorzystaniem inteligentnego systemu sterowania procesem oraz cyfrowego systemu wizyjnego. (...) Usługi będą realizowane za pomocą specjalistycznego oprogramowania WMS, w ramach którego funkcjonować będzie dedykowana aplikacja, w której udostępniona będzie dokumentacja zdjęciowa palety i/lub paczki. Dokumentacja zdjęciowa będzie wykonywana w sposób automatyczny w wyniku integracji cyfrowego systemu wizyjnego, oprogramowania WMS, owijarki palet oraz systemu przenośników i palet. Podstawowymi korzyściami z wykorzystania nowych usług będą:

- wprowadzenie możliwości sprawdzenia, czy dostawy są zgodne z żądanymi specyfikacjami,*
- usprawnienie procesu reklamacji,*
- zwiększenie jakości obsługi poprzez usprawnienie procesu przygotowywania przesyłek oraz ograniczenie pomyłek w przesyłkach*

W wyniku realizacji projektu spółka nabędzie hale magazynową wysokiego składowania, system inteligentnego sterowania procesem, wyposażenie hali magazynowej wysokiego składowania."

Dodatkowo w punkcie A.1 Biznesplanu Wnioskodawca wskazuje, iż podstawowa oferta firmy zawiera wynajem powierzchni magazynowych oraz usługi logistyczne. Wnioskodawca stwierdza, iż: *"prowadzi działalność usługowa świadcząc kompleksową usługę magazynową i logistyczną dla firm spedycyjnych, handlowych i produkcyjnych, tj:*

- *wynajem powierzchni magazynowych,*
- *składowanie krótko- i długoterminowe,*
- *dodatkowe usługi magazynowe jak: konfekcjonowanie, kompletowanie, znakowanie, sortowanie, insertowani itp.,*
- *administracja zapasami z WMS z dostępem on-line dla klienta,*
- *cross- docking,*
- *usługi transportowe i dystrybucyjne."*

Z kolei w punkcie B. 3 Biznesplanu Wnioskodawca wykazuje, iż dysponuje już odpowiednimi zasobami technicznymi, ludzkimi, rzeczowymi, niematerialnymi oraz doświadczeniem niezbędnym do prawidłowej realizacji projektu oraz osiągnięcia jego celów. Są to m.in.:

a) centrum magazynowo- dystrybucyjne, w skład którego wchodzi:

- Park Logistyczny Rogoźnica
- Centrum Logistyczne Rudna Mała

Obie nieruchomości zlokalizowane są 7 km od Rzeszowa, 1 km od węzła autostrady A4 (wschód - zachód) i drogi ekspresowej S-19 (północ-południe). W odległości ok. 3 km znajduje się Międzynarodowy Port Lotniczy Rzeszów- Jasionka.

W punkcie B.4 Biznesplanu Wnioskodawca wykazuje, iż w ramach realizacji projektu nabędzie halę magazynową wysokiego składowania, system inteligentnego sterowania procesem oraz wyposażenie hali magazynowej wysokiego składowania.

Wnioskodawca w ramach załącznika nr 3 *Dokumentacja dotycząca oceny oddziaływania na środowisko* załączył Kartę informacyjną przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa Centrum Logistycznego – budowa hali magazynowej wysokiego składowania w Rogoźnicy, gmina Głogów Małopolski”. W punkcie 2 pn. Cel i zakres opracowania widnieje zapis: *„W halach magazynowych w Rogoźnicy prowadzony*

jest i będzie wyłącznie proces magazynowania towarów. Firma Rybexim prowadzi Centrum Logistyczne w zespole obiektów (hal) magazynowych o powierzchni około 14 000 m² w pobliskiej Rudnej Małej, a także w wybudowanej już pierwszej Hali Centrum Logistycznego w Rogoźnicy – wynajmując powierzchnie magazynowe kontrahentom i wykonując obsługę logistyczną. Charakter przedmiotowego przedsięwzięcia – funkcjonowanie Centrum Logistycznego w Rogoźnicy po rozbudowie o drugą halę – będzie identyczny.”

W punkcie 3 ww. opracowania pn. *Opis planowanego przedsięwzięcia* stwierdzono, iż : „*Przedsięwzięcie pod nazwą : ”Rozbudowa Centrum Logistycznego – budowa hali magazynowej wysokiego składowania w Rogoźnicy, gmina Głogów Małopolski polegać będzie na budowie hali magazynowej wysokiego składowania z częścią administracyjną obok hali już istniejącej, budowie utwardzonych powierzchni manewrowych oraz na budowie zbiornika retencyjnego wód opadowych. W ramach świadczonych usług prowadzony będzie całokształt działań związanych z ruchem towarów i ich przygotowaniem:*

- *wynajem powierzchni magazynowych*
- *magazynowanie krótko – i długo terminowe*
- *wynajem miejsc paletowych*
- *konfekcjonowanie, kompletowanie, znakowanie, etykietowanie*
- *administrowanie powierzonym towarem*
- *usługi transportowe i dystrybucja krajowa.”*

Z powyższego wynika, iż Wnioskodawca w ramach realizacji projektu zamierza rozbudować halę magazynową wysokiego składowania obok istniejącej już hali magazynowej należącej do Wnioskodawcy. Wnioskodawca, który dotychczas oferuje usługi magazynowe i transportowe zamierza poszerzyć prowadzoną działalność o usługi oferowane w nowej hali - profil działalności jednak pozostanie bez zmian.

Projekt zakłada więc wprowadzenie na rynek nowej innowacyjnej usługi udostępnienia systemowej informacji o procesie przygotowania oraz foto – dokumentacji palety oraz paczki. 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. 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 hali magazynowej wysokiego składowania z częścią socjalno – administracyjną o powierzchni użytkowej około 12 043,47m², z czego powierzchnia hali magazynowej to 11 177,20 m² (patrz m.in.: pkt B.2 wniosku, Świadczy o tym także budżet projektu i rodzaj zaplanowanych w jego ramach wydatków, które są następujące:

- budowa hali magazynowej wysokiego składowania wraz z częścią socjalno – administracyjną - 12 480 246,21 zł
- zakup systemu inteligentnego sterowania procesem 680 190 zł,
- zakup wyposażenia hali magazynowej wysokiego składowania – 3 475 980 zł,

przy czym budżet projektu to wydatek ogółem 16 636 416,21 zł.

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 magazynowania. Przez tą kompleksowość 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 wysokiego składowania towarów, sprawnego procesu obsługi. 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.*

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.

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 2016 Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi. Dz.U.2016.718 t. j

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

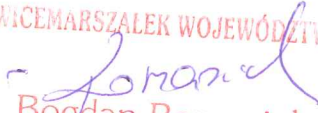
- wniosek o dofinansowanie projektu;
- informację o wynikach oceny projektu, o której mowa w art. 46 ust. 3 ustawy wdrożeniowej;
- wniesiony protest;

- 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) Rybexim Sp. z o.o., Sp. k., ul. Szarotkowa 11, 35-604 Rzeszów.
- 2) Pani Małgorzata - Jarosińska Jedynak – Dyrektor Departamentu Wspierania Przedsiębiorczości,
- 3) a/a.

WICEMARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Bogdan Romaniuk