

UCHWAŁA Nr 293 / 5855 / 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 18 sierpnia 2016 r. przez Pana Jarosława Dźwierzynskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo – Produkcyjne Sport Centrum Jarosław Dźwierzynski od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. *„Wprowadzenie na rynek innowacyjnej usługi kompleksowego outsourcingu obsługi e- commerce wraz z magazynowaniem dla podmiotów zewnętrznych w oparciu o wyniki prac badawczo – rozwojowych”*, nr RPPK.01.04.01-18-1171/16, 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 Pana Jarosława Dźwierzynskiego prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo – Produkcyjne Sport Centrum Jarosław Dźwierzynski od negatywnej oceny formalnej wniosku pn. „Wprowadzenie na rynek innowacyjnej usługi kompleksowego outsourcingu obsługi e- commerce wraz z magazynowaniem dla podmiotów zewnętrznych w oparciu o wyniki prac badawczo – rozwojowych”, nr RPPK.01.04.01-18-1171/16, 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. Pan Jarosław Dźwierzynski prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą Przedsiębiorstwo Handlowo – Produkcyjne Sport Centrum Jarosław Dźwierzynski złożył do IZ RPO WP wniosek o dofinansowanie projektu pn. „Wprowadzenie na rynek innowacyjnej usługi kompleksowego outsourcingu obsługi e-commerce wraz z magazynowaniem dla podmiotów zewnętrznych w oparciu o wyniki prac badawczo – rozwojowych.” Wniosek został zarejestrowany pod nr RPPK.01.04.01-18-1171/16, a następnie poddany ocenie formalnej.

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.EG, doręczonym w dniu 4 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 w proteście wskazuje, iż IZ RPO WP nieprawidłowo zaliczyła opisane we wniosku przedsięwzięcie do sektora transportu kierując się wskazanym w 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 stwierdza w proteście, iż dział 52 (magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport) obejmuje magazynowanie i działalność wspomagającą transport, taką jak działalność dotycząca infrastruktury transportowej (np. działalność portów lotniczych, portów morskich, tuneli, mostów itp.), działalność agencji transportowych i przeładunek towarów. Wnioskodawca twierdzi, iż : „*nie można z faktu, że kod 52.10 B zawiera się w grupie kodów 52 rozszerzając wnioskować, że każda działalność z grupy 52 dotyczy transportu. Analizując opis grupy kodów 52 widać, iż zawierają one kody działalności związanych z magazynowaniem oraz transportem. Magazynowanie jest odrębną działalnością od usług wspomagających transport, dlatego też jest odrębnie wymienione.*” Ponadto Wnioskodawca zauważa w proteście, iż w przepisach prawa/rozporządzeniach nie ma zdefiniowanego pojęcia infrastruktury związanej z transportem. Wnioskodawca przybliżyła w proteście definicję zaczerpniętą ze strony internetowej www.governica.com, wg której infrastruktura związana z transportem jest to ogół podstawowych urządzeń i instytucji koniecznych do prawidłowego funkcjonowania transportu, są to stworzone przez człowieka trwałe zlokalizowane, liniowe i punktowe obiekty użytku publicznego ułatwiające przemieszczanie osób i ładunków. Liniowa sieć transportowa obejmuje: drogi kołowe, drogi kolejowe i drogi wodne śródlądowe, punkty(węzły) transportowe stacje kolejowe, terminale intermodalne, porty morskie, porty wodne śródlądowe, porty lotnicze, centra logistyczne, przejścia graniczne.

W odpowiedzi na zarzuty zawarte w proteście, IZ RPO WP nie zgadza się ze stwierdzeniami Wnioskodawcy. 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

- 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 52.10 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 dotyczy infrastruktury związanej z transportem. Oferowana przez Niego innowacyjna usługa outsourcingu obsługi handlu internetowego, zawiera w sobie jako część działania magazynowanie towarów. Jednak magazynowanie jest tylko jednym z wykonywanych procesów przy realizacji całości obsługi sklepów internetowych.

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 budynku magazynowo- biurowego 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 budynku magazynowo – biurowego 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 *„nowa usługa polega na kompleksowym outsourcingu – przejęciu większości działań związanych z obsługą innych podmiotów, zwłaszcza funkcjonujących w branży handlu internetowego. Usługa zawiera w sobie w szczególności magazynowanie towarów, ich wysyłkę, przepakowywanie, kontrolę przy przyjęciu/ wydaniu z magazynu, wraz z obsługą kanałów informacyjnych – m. in. zbieraniem zamówień ze sklepu internetowego zleceniodawcy, obsługą telefoniczną i e-mailową zapytań klientów, trackingiem towarów w czasie rzeczywistym, generowaniem powiadomień nt. wysyłki lub przyjęcia towarów, generowaniem okresowych raportów sprzedaży oraz informacji o konieczności uzupełnienia stanów magazynowych, przygotowaniem analiz prognozujących przyszłą sprzedaż i sugestii dotyczących kolejnych zamówień.*

Dodatkowo w punkcie B.5 Biznesplanu Wnioskodawca stwierdza, że: *„zasadniczym elementem nowej usługi Wnioskodawcy, świadczącym o jej innowacyjności, będzie integracja wszystkich wspomnianych funkcji wraz z ich synchronizacją z wykorzystaniem innowacyjnych technologii oraz procesów, w ramach jednej kompleksowej usługi, co zapewni jej lepszą jakość w porównaniu z innymi usługami logistycznymi dostępnymi na rynku. Nowa usługa będąca wynikiem realizacji projektu różni się diametralnie od produktów i usług oferowanych dotychczas przez Wnioskodawcę. Wnioskodawca nigdy nie świadczył usług B2B, okołobiznesowych ani jakichkolwiek innych. W szczególności, Wnioskodawca nigdy nie świadczył podmiotom trzecim usług o charakterze magazynowania towarów, czy też obsługi transakcyjnej, obsługi klienta, ani innej usługi, którą będzie elementem nowej usługi Wnioskodawcy.”*

Ponadto zgodnie z opisem zamieszczonym w pkt B.7 Biznesplanu dot. prac badawczo – rozwojowych, Wnioskodawca informuje, iż *„zakres prac B+R objął:*

- a) *zdefiniowanie nowej usługi polegającej na świadczeniu kompleksowego outsourcingu obsługi e- commerce wraz z magazynowaniem na rzecz firm zewnętrznych*

b) wstępne zaprojektowanie systemu logistycznego, służącego realizacji tej usługi.

Podstawową cechą przyszłej usługi ma być innowacyjność i kompleksowość, integrujące funkcje wykonywania dedykowanych operacji logistycznych oraz wsparcie klientów w zakresie controllingu i zarządzania całym procesem obsługi. Nowa usługa będzie obejmowała m. in.:

- przetwarzanie zamówień w oparciu o zbudowanie i wdrożenie odpowiedniej platformy informatycznej i jej integrację z systemami komputerowymi klientów,
- zapewnienie przestrzeni magazynowej wyposażonej na potrzeby składowania, kompletacji i konfekcjonowania asortymentu klientów
- aktywne zarządzanie zamówieniami, dostawami i stanami magazynowymi asortymentu klientów,
- świadczenie usług kompletacji zamówień od klientów (w tym cross dockingu) oraz konfekcjonowania asortymentu odpowiednio do prowadzonych przez klientów kampanii promocyjnych, w tym sezonowych akcji sprzedażowych,
- raportowanie i analizowanie poziomu obsługi dostaw oraz kosztów tej obsługi w zakresie ustalonych z klientami wskaźników skuteczności i efektywności (KPI's),
- doradztwo i wsparcie klientów w ciągłym doskonaleniu i rozwijaniu dedykowanych rozwiązań systemu logistycznego."

Projekt zakłada więc, zdaniem Wnioskodawcy, wdrożenie prac B+R poprzez wprowadzenie na rynek nowej innowacyjnej usługi opartej na kompleksowym outsourcingu obsługi e-commerce wraz z magazynowaniem. 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. Wnioskodawca zamierza wprowadzić nową usługę, która pozwoli usprawnić ww. procesy - klienci dostaną narzędzie, które zminimalizuje wielkość zapasów w magazynie, a 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 budynku magazynowo-biurowego o powierzchni użytkowej około 1800m², wysokości 10 m oraz o kubaturze 9300m³(patrz m.in.: pkt B.2 wniosku, załącznik nr 4 – decyzja o warunkach zabudowy,). Świadczy o tym także budżet projektu i rodzaj zaplanowanych w jego ramach wydatków, które są następujące:

- budowa budynku magazynowo-biurowego - 3 205 380 zł
- zakup wyposażenia w infrastrukturę techniczną (komplet regałów magazynowych) - 378 467,31
- wyposażenie pomieszczeń biurowych, pokoju socjalnego i stanowiska magazyniera - 31 980 zł
- wózki jezdniowe podnośnikowe z podnoszoną platformą o napędzie elektrycznym 2 szt – 107 625 zł
- pozostałe wyposażenie magazynu – 36 285 zł

przy czym budżet projektu to wydatek ogółem 3 674 786,13 zł. Pozostała kwota przeznaczona jest na zakup i instalację systemu informatycznego, routerów, sprzętu komputerowego 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.

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 obszarze 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 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:

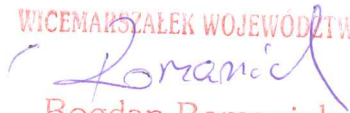
- wniosek o dofinansowanie projektu;

- 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.

Otrzymują:

- 1) Przedsiębiorstwo Handlowo – Produkcyjne Sport – Centrum Jarosław Dźwierzynski, ul. K.K. Baczyńskiego 8, 350210 Rzeszów
- 2) Pani Małgorzata - Jarosińska Jedynak – Dyrektor Departamentu Wspierania Przedsiębiorczości,
- 3) a/a.

WICEMARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

 Bogdan Romaniuk