

UCHWAŁA NR 108/5134/26
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

z dnia 27 maja 2026 r.

w sprawie rozpatrzenia protestu

Na podstawie art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581 i 1535 oraz z 2026 r. poz. 252 i 451), a także art. 22c ust. 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o rozwoju lokalnym z udziałem lokalnej społeczności (Dz. U. z 2025 r. poz. 182), uchwała się, co następuje:

§ 1. Na skutek rozpatrzenia protestu złożonego w dniu 14 kwietnia 2026 r. za pośrednictwem Lokalnej Grupy Działania „Trzy Doliny” na wynik wyboru operacji Wnioskodawcy – Pawła Szabata, będący następstwem rozstrzygnięcia konkursu nr 2/2025/PSWPR/RDG ogłoszonego przez Lokalną Grupę Działania „Trzy Doliny” w ramach Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023–2027 dla interwencji I.13.1 LEADER/Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność (RLKS) – komponent Wdrażanie LSR, postanawia się uwzględnić protest.

§ 2. Uzasadnienie rozstrzygnięcia protestu, stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie rozstrzygnięcia protestu na wynik wyboru operacji Wnioskodawcy: Paweł Szabat, który został złożony 14 kwietnia 2026 r. za pośrednictwem Lokalnej Grupy Działania „Trzy Doliny” na skutek rozstrzygnięcia konkursu w ramach Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023–2027 dla interwencji I.13.1 LEADER/Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność (RLKS) – komponent Wdrażanie LSR przez Lokalną Grupę Działania „Trzy Doliny”.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 lutego 2015 r. o rozwoju lokalnym z udziałem lokalnej społeczności (Dz. U. z 2025 r., poz. 182) (dalej: ustawa o RLKS), w realizację Strategii Rozwoju Lokalnego Kierowanego przez Społeczność (LSR) zaangażowane są instytucje, takie jak: Lokalna Grupa Działania (LGD) i Zarząd Województwa. LGD jest stowarzyszeniem, które zgodnie z ustawą o RLKS zostało wybrane do realizacji właściwej LSR, zaś Zarząd Województwa jest organem, któremu na podstawie art. 22 ust. 1 ustawa o RLKS narzuca obowiązek rozpatrywania protestów wniesionych od: negatywnego wyniku oceny spełnienia warunków udzielenia wsparcia na wdrażanie LSR, wyniku oceny spełnienia kryteriów wyboru operacji, na skutek której operacja nie została wybrana oraz wyniku wyboru operacji, na skutek którego operacja nie mieści się w limicie środków przeznaczonych na udzielenie wsparcia na wdrażanie LSR w ramach danego naboru wniosków o wsparcie, lub ustalenia przez LGD kwoty wsparcia na wdrażanie LSR niższej niż wnioskowana.

Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego (dalej: ZW), rozpatrując protest dotyczący wniosku Pawła Szabata, złożonego w ramach naboru numer 2/2025/PSWPR/RDG, opierał się na zapisach ustawy o RLKS co do: właściwości organu oceniającego wniosek (zgodnie z art. 4 ust. 3 pkt 4), spełnienia warunków wynikających z art. 17 ust. 2 oraz na dokumentacji złożonej przez LGD zgodnie z art. 22c.

Zgodnie z art. 4 ust. 3 pkt 4 ustawy o RLKS organem lokalnej grupy działania, do którego właściwości należy wybór operacji oraz ustalenie kwoty wsparcia, jest Rada LGD.

Na podstawie art. 21 ust. 1 ustawy o RLKS, Rada LGD ocenia operacje pod względem ich zgodności z LSR, wybiera operacje oraz ustala kwotę wsparcia. Wybór operacji może zostać dokonany wyłącznie spośród operacji, które spełniają warunki udzielenia wsparcia na wdrażanie LSR, przy zastosowaniu kryteriów wyboru operacji. Operacja o znaku sprawy 2/2025/PSWPR/RDG/47 została uznana niezgodną z warunkami udzielenia wsparcia na wdrażanie LSR, a więc nie mogła podlegać ocenie przy zastosowaniu kryteriów wyboru operacji.

W pierwszej kolejności należy zaznaczyć, że Paweł Szabat (dalej: Składający protest) złożył protest zgodnie z pouczeniem zawartym w piśmie informującym o wyniku oceny operacji, m.in. w terminie i za pośrednictwem LGD.

Rozstrzygnięcie ZW

Składający protest 26 listopada 2025 roku złożył wniosek o przyznanie pomocy (dalej: WoPP) na operację pn. „Rozwój działalności gospodarczej poprzez świadczenie usług transportu osób niepełnosprawnych”. W piśmie z 20 marca 2026 roku Rada Lokalnej Grupy Działania „Trzy Doliny” (dalej: Rada LGD) poinformowała wnioskodawcę, że operacja nie jest zgodna z warunkami udzielenia wsparcia na wdrażanie LSR i nie mogła podlegać ocenie przy zastosowaniu kryteriów wyboru operacji. W uzasadnieniu decyzji Rada LGD powołała się na Wytyczne podstawowe w zakresie pomocy finansowej w ramach Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023–2027, gdzie w rozdziale VII.1. Ogólne warunki przyznania pomocy pkt 4 mówi: „Pomoc jest przyznawana, jeżeli są spełnione warunki przyznania tej pomocy określone w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, wytycznych MRiRW oraz regulaminie naboru wniosków”. Natomiast punkt 10 rozdziału VIII.2. Koszty niekwalifikowalne ww. wytycznych stanowi, że zakup samochodu osobowego jest kosztem niekwalifikowalnym. Koszty przewidziane w planie finansowym operacji powinny zawierać wyłącznie koszty kwalifikowalne, w związku z powyższym operacja nie spełnia warunków udzielenia wsparcia ponieważ zakup samochodów osobowych stanowi 95% wszystkich kosztów zamieszczonych w zestawieniu.

W dniu 30 marca 2026 roku do LGD wpłynął protest, w którym Paweł Szabat nie zgodził się z negatywnym wynikiem oceny spełnienia warunków udzielenia wsparcia na wdrażanie LSR i przyjęciem, że planowane koszty kwalifikowalne operacji stanowią zakup samochodów osobowych, które zgodnie z wytycznymi szczegółowymi stanowią koszt niekwalifikowalny. Składający protest uważa, że podczas oceny LGD błędnie uznało pojazd przystosowany do przewozu osób z niepełnosprawnościami za samochód osobowy, pominięto charakter funkcjonalny pojazdu, który ze względu na trwałe przystosowanie jest pojazdem specjalnym oraz nie przeanalizowano dostarczonych oferty pod kątem informacji zawartych, że dotyczą one pojazdów specjalnych, a nie samochodów osobowych.

Zgodnie z art. 2 pkt 36 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - Prawo o ruchu drogowym pojazd specjalny to pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczony do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji. Zdaniem Pawła Szabata pojazdy przeznaczone do przewozu osób niepełnosprawnych, wyposażone są w urządzenia takie jak rampy, windy, systemy mocowań wózków inwalidzkich oraz posiadają zmienioną konstrukcję przestrzeni pasażerskiej i dzięki temu wprost wpisują się we wskazaną definicję pojazdu specjalnego ujętą w art 2 pkt 36 ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Składający protest oświadczył, że na etapie składania WoPP zostały dołączone 2 porównywalne oferty od firmy zajmujących się profesjonalnie dostosowywaniem samochodów do przewozu osób niepełnosprawnych. Na ofertach zostało wskazane, że oferty dotyczą samochodów specjalnych, a nie osobowych. Dodatkowo oferty zawierały także dostosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych (system pasów mocujących wózek inwalidzki, modyfikacja konstrukcji samochodu oraz rampa). Fakt ten zdaniem Pawła Szabata jednoznacznie potwierdza, że przedmiotem operacji nie był zakup samochodu osobowego, lecz pojazdu specjalnego o indywidualnie określonych parametrach technicznych i funkcjonalnych, którego zasadniczym celem jest realizacja funkcji społecznej - transport osób z ograniczoną mobilnością. Zakwalifikowanie przez Radę LGD wydatku jako zakup samochodu osobowego jest sprzeczne z definicjami ustawowymi, a także pomija rzeczywisty charakter planowanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym Składający protest wniósł o uwzględnienie protestu w całości oraz ponowną ocenę operacji w zakresie kryteriów i przyznanie należnej liczby punktów zgodnie z treścią kryteriów wyboru operacji.

W odniesieniu do złożonego protestu Rada LGD podjęła uchwałę nr PSWPR/III/18/2026 z 1 kwietnia 2026 r. w sprawie rozpatrzenia protestu – autokontrola, w której odmówiła uwzględnienia protestu. Rada po zapoznaniu się z argumentami wnioskodawcy zawartymi w proteście oraz ponownej analizie wniosku uznała, że ocena podjęta na posiedzeniu 28 stycznia 2026 w oparciu o wytyczne szczegółowe oraz Regulamin Konkursu jest prawidłowa i podtrzymała decyzję, że wnioskodawca nie spełnia warunku określonego w ubieganiu się o dofinansowanie w naborze

W uzasadnieniu uchwały Rada LGD zwróciła uwagę, że wnioskodawca ubiegając się o wsparcie na rozwijanie działalności gospodarczej wskazał jako cel operacji świadczenie usług transportu osób niepełnosprawnych i w tym zakresie umieścił wydatki związane z operacją, w tym oferty na dwa samochody do przewozu osób niepełnosprawnych. Zgodnie z częścią VIII. 2. ust. 1 pkt 10 Wytycznych podstawowych w zakresie inwestycji realizowanych w ramach art. 73 i art. 77 rozporządzenia 2021/2115, z wyłączeniem I.13.2, finansowanych w formie dotacji, za inwestycje nie kwalifikujące się do przyznania pomocy uznaje się w szczególności: koszty zakupu samochodów osobowych. W nawiązaniu do tej interpretacji należy stosować definicję samochodu osobowego zawartą w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, która definiuje samochód osobowy jako pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu. W przypadku rozpatrywanego pojazdu, który posiada homologację M1 i oznaczenie „specjalny”, decydujące znaczenie dla zakwalifikowania go jako samochodu osobowego ma właśnie przypisana kategoria homologacyjna M1, która obejmuje pojazdy przeznaczone do przewozu maksymalnie 8 osób oprócz kierowcy. Oznacza to, że pojazd ten, pomimo specjalnego przeznaczenia, zachowuje cechy samochodu osobowego w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym. Jednocześnie, zgodnie z wytycznymi podstawowymi, koszty zakupu samochodów osobowych uznawane są za koszty niekwalifikowalne, bez względu na dodatkowe przeznaczenie pojazdu - w tym posiadanie statusu pojazdu specjalnego. Z uwagi na to, że homologacja M1 odpowiada definicji samochodu osobowego zawartej w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, pojazd z homologacją M1, który równocześnie jest pojazdem specjalnym, jest traktowany jako samochód osobowy. W konsekwencji, zakup samochodu specjalnego z przeznaczeniem do przewozu osób z homologacją M1 i statusem „pojazd specjalny – dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych”, stanowi koszt niekwalifikujący się do przyznania pomocy.

Rada podczas weryfikacji wniosku nie zauważyła w opisie operacji oraz w ofertach informacji, które by definiowała, że nie jest to samochód osobowy, co było podstawą do zaniechania procedowania wniosku jako niespełniającego warunku przytoczonego w powyższej interpretacji. Ponadto podczas weryfikacji wniosku, w celu uniknięcia mylnej interpretacji zapisów, wspierała się otrzymanymi z Urzędu Marszałkowskiego wyjaśnieniami dotyczącymi interpretacji wyżej przytoczonych zapisów obowiązujących w czasie procedowania wniosków.

W odniesieniu do złożonego protestu ZW zajmuje następujące stanowisko.

Składający protest w ramach swojej operacji planował m.in. zakup samochodów, za pomocą których chciał świadczyć usług transportu osób niepełnosprawnych. Zgodnie z sekcją VIII.2 ust. 1 pkt 10 *Wytycznych podstawowych w zakresie pomocy finansowej w ramach Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023–2027* (dalej: Wytyczne) za inwestycje niekwalifikujące się do przyznania pomocy uznaje się koszty zakupu samochodów osobowych. W myśl ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym

samochód osobowy to pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu, a więc warunkiem uznania pojazdu samochodowego za samochód osobowy jest fakt, że jest przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób. Nie ma w tym przypadku znaczenia dodatkowe przeznaczenie pojazdu, w tym posiadanie statusu pojazdu specjalnego. Taka też interpretacja została wyrażona w pismach Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi z 26 maja 2025 r. (znak sprawy: WPR.wao.510.42.2025) oraz z 7 maja 2025 r. (znak sprawy: WPR.wao.510.33.2025). Jednakże decydujące znaczenie dla zakwalifikowania pojazdu jako samochodu osobowego ma przypisana mu kategoria homologacyjna M1, która obejmuje pojazdy przeznaczone do przewozu maksymalnie 8 osób oprócz kierowcy. Oznacza to, że pojazd taki, pomimo specjalnego przeznaczenia, zachowuje cechy samochodu osobowego w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym. Tak więc, bez względu na to, czy mamy do czynienia z pojazdem przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych – wyposażonym w rampę lub windę, ale niekoniecznie spełniającym pełne wymogi pojazdu specjalnego, czy też pojazdem specjalnym do przewozu osób niepełnosprawnych, jeśli ma kategorię homologacyjną M1 – to pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób, a więc są samochód osobowy, a co za tym idzie, koszt jego zakupu jest niekwalifikowany.

Jednakże zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach samochodem specjalnym może być także np. samochód o kategorii homologacyjnej N1, czyli samochód ciężarowy. We WoPP nie zostały zawarte informacje pozwalające jednoznacznie stwierdzić, jaką kategorię homologacyjną mają samochody, które planuje zakupić Paweł Szabat. Zgodnie z § 6 sekcja I ust. 1 *Regulaminu naboru wniosków o przyznanie pomocy na rozwój przedsiębiorczości poprzez rozwijanie pozarolniczej działalności gospodarczej (rozwój dg) w ramach wdrażania Lokalnej Strategii Rozwoju realizowanej przez Lokalną Grupę Działania „Trzy Doliny” w ramach Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023–2027 dla interwencji I.13.1 LEADER/Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność (RLKS) – komponent Wdrażanie LSR* (dalej: Regulamin), spełnianie warunków przyznania pomocy przez operację jest ustalane na podstawie informacji zawartych w WoPP i w jego załącznikach, przy czym w przypadku wątpliwości dotyczących spełniania warunków przyznania pomocy, LGD zwraca wnioskodawcę do złożenia stosownych wyjaśnień lub dokumentów. W przypadku wystąpienia wątpliwości dotyczących spełniania przez wnioskodawcę warunków przyznania pomocy LGD powinna dążyć do uzyskania pełnej wiedzy na temat weryfikowanej operacji. Dlatego weryfikując wniosek, Rada LGD powinna zwrócić się do wnioskodawcy o jego uzupełnienie w zakresie statusu pojazdów, które ma zamiar kupić wnioskodawca. Dopiero uzyskanie informacji o ich kategorii homologacyjnej, także w świetle ww. interpretacji, pozwoliłoby na ich zaliczenie do samochodów osobowych lub innych, a co za tym idzie przesądzenie o kwalifikowalności kosztów ich zakupu. Niewezwanie Składającego protest do uzupełniania WoPP w ww. zakresie, a następnie podjęcie rozstrzygnięcia o niespełnieniu przez niego warunków udzielenia wsparcia, narusza Regulamin naboru i stanowi podstawą do uznania protestu.

W związku z powyższym ZW uznaje protest za zasadny i kieruje wniosek Składającego protest do LGD w celu uwzględnienia stanowiska zarządu województwa w zakresie spełnienia warunków udzielenia wsparcia na wdrażanie LSR i dokonania oceny operacji przy zastosowaniu kryteriów wyboru operacji oraz w celu ustalenia kwoty wsparcia na wdrażanie LSR zgodnie z art. 22e ust. 2 pkt 1 ustawy o RLKS.

Uzasadnienie

1. Przedmiot regulacji:

Protest Wnioskodawcy – Pawła Szabata, złożony w dniu 14 kwietnia 2026 r. na skutek rozstrzygnięcia konkursu nr 2/2025/PSWPR/RDG w ramach Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej na lata 2023–2027 dla interwencji I.13.1 LEADER/Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność (RLKS) – komponent Wdrażanie LSR ogłoszonego przez Lokalną Grupę Działania „Trzy Doliny”.

2. Omówienie podstawy prawnej:

Zgodnie z art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, zarząd województwa wykonuje zadania należące do samorządu województwa, niezastrzeżone na rzecz sejmiku województwa i wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych.

Art. 22c ust. 1 ustawy z dnia 20 lutego 2015 r. o rozwoju lokalnym z udziałem lokalnej społeczności stanowi, że protest wnoszony jest za pośrednictwem Lokalnej Grupy Działania (LGD) i rozpatrywany przez zarząd województwa.

3. Konsultacje wymagane przepisami prawa (łącznie z przepisami wewnętrznymi):

Nie dotyczy.

4. Uzasadnienie merytoryczne:

Uzasadnienie rozstrzygnięcia protestu znajduje się w załączniku do niniejszej uchwały.

5. Ocena skutków regulacji:

Nie dotyczy.