

## **Rekomendacje działań w zakresie wsparcia sektora motoryzacji w Polsce przygotowane przez Katowicką Specjalną Strefę Ekonomiczną SA**

Zważywszy na znaczenie sektora motoryzacyjnego w zakresie tworzenia nowych miejsc pracy oraz rozwoju nowoczesnych technologii, nie tylko dla gospodarki europejskiej, ale przede wszystkim dla rozwoju gospodarki polskiej, należy przeanalizować sytuację sektora i przedstawić odpowiednie rekomendacje. Ich celem jest zaproponowanie działań formalnych i strukturalnych, które powinny pozwolić na wsparcie firm z sektora i wdrożenie rozwiązań korzystnych w okresie jego transformacji i dalszego rozwoju. Rekomendacje z uwagi na ich zakres przedmiotowy przygotowane zostały z uwzględnieniem interesów firm wiodących oraz firm MSP, często lokalnych poddostawców, kooperantów. Szczególnie ci ostatni korzystają z udziału w łańcuchach dostaw oraz możliwości korzystania z nowoczesnych technologii.

Europejski sektor motoryzacyjny odpowiedzialny jest za utworzenie i utrzymywanie prawie 3,5 mln miejsc pracy, a jeszcze przed pandemią COVID-19 sektor ten liczył ponad 17.000 firm, w tym m.in.: 2.757 w Niemczech, 2.167 we Włoszech, 1.717 w Polsce, 1.623 w Hiszpanii, 1.611 we Francji oraz 1.089 w Republice Czeskiej. Od wielu dekad branża motoryzacyjna jest jednym z kluczowych sektorów europejskiej gospodarki, generując prawie 7 proc. PKB regionu i będąc w sposób bezpośredni lub pośredni odpowiedzialna za prawie 14 mln miejsc pracy, czyli 6 proc. zatrudnionych w regionie. Blisko 30 proc. światowych patentów motoryzacyjnych pochodzi z krajów europejskich, a wartość 10 największych europejskich firm motoryzacyjnych sięga 200 mld euro.<sup>1</sup>

Sektor motoryzacyjny w Polsce generuje 8% polskiego PKB i 13,5% wartości eksportu. Łączne zatrudnienie w sektorze wynosi 490 tys. osób, co stanowi 7,6% wszystkich pracujących w przemyśle. Według różnych danych, wartość wyrobów motoryzacyjnych w Polsce wynosi około 200 mld PLN, co stanowi prawie 13 % całego krajowego przetwórstwa przemysłowego. Jak pokazują badania, każda złotówka wypracowana przez ten sektor przyczynia się do generowania 1,7 PLN wartości dodanej w pozostałych gałęziach polskiej gospodarki, natomiast każdy tysiąc miejsc pracy w sektorze motoryzacyjnym, ze względu na silny efekt mnożnikowy, zapewnia 1300 dodatkowych w całej gospodarce.<sup>2</sup>

W wyniku automatyzacji systemów produkcyjnych (przemysł 4.0) oraz nowych technologii planowanych do wdrożenia przy produkcji pojazdów (napędy elektryczne, druk 3D, integracja komponentów dzięki zastosowaniu nowych materiałów) do 2030 roku w sektorze motoryzacyjnym w Europie może zostać zlikwidowanych ponad 200.000 miejsc. Z różnych danych wynika, że w wyniku rewolucji elektromobilności, aż 35 % elementów dotychczasowych samochodów może się okazać zbędna z uwagi na odejście od napędów spalinowych po roku 2035. Jednak w przypadku producentów pozostałych komponentów

---

<sup>1</sup> za: <https://forsal.pl/motoforsal/artykuly/9323256,europaeska-branza-motoryzacyjna-na-zakrecie.html>

<sup>2</sup> za: [https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2022/10/PIE-Raport\\_Wplyw\\_Fit\\_55\\_2022-poprawiony\\_v.2-logo.pdf](https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2022/10/PIE-Raport_Wplyw_Fit_55_2022-poprawiony_v.2-logo.pdf)

sytuacja nie ulegnie zmianie (43 %) lub w sposób ewolucyjny będą mogli dostosować się do nowych warunków (22 %) z uwagi na możliwość wykorzystania ich produktów w samochodach elektrycznych.

Zarówno skutki pandemii COVID-19 (zachwianie rynków konsumenckich, zachwianie łańcuchów dostaw), jak i zmiana układów na arenie geopolitycznej (w tym wojny militarne i wojny surowcowe) silnie negatywnie oddziałują na sektor motoryzacyjny. Równocześnie sektor motoryzacyjny znajduje się w fazie znaczącej rekonstrukcji w związku z planowanymi zmianami w zakresie przejścia z tradycyjnych napędów spalinowych na silniki elektryczne, co wymuszone jest między innymi przez cele klimatyczne Unii Europejskiej (pakiet Fit for 55). Zmiana w tym zakresie wpłynie nie tylko na sposób produkcji, ale przede wszystkim będzie miała znaczący wpływ na nowy podział na rynku motoryzacyjnym w Europie, w tym na możliwość pojawienia się nowych producentów, szczególnie z kapitałem chińskim. Zatem bardzo istotne jest wpisanie firm z sektora motoryzacyjnego do nowych łańcuchów dostaw, podejmowanie aktywnych działań w tym zakresie.

W ocenie Rady, megatrendy na rynku motoryzacyjnym w sposób oczywisty wpłyną na sytuację sektora, w wielu jego elementach. Poczynając od aspektów społecznych, technologicznych, ekonomicznych, ekologicznych czy politycznych. Analizując liczne opracowania, raporty czy opinie wyrażane przez ekspertów, należy zwrócić szczególną uwagę na potencjalne negatywne skutki społeczne czy ekonomiczne procesu transformacji. Z uwagi na znaczący udział sektora motoryzacyjnego, od producentów pojazdów samochodowych, aż do lokalnych kooperantów, w polskim PKB. Istotnym jest nie tylko utrzymanie silnej pozycji sektora mierzonej aktualnymi wskaźnikami, ale przede wszystkim zapewnienie możliwości pozyskania nowych inwestycji jakie pojawią się w związku z budową sektora elektromobilności w Europie. Wydaje się, że wpisanie się w zmodyfikowane łańcuchy dostaw, polityk w zakresie elektromobilności będzie kluczowe w kolejnych kilku latach - ryzyka związane z wygaszaniem aktywności związanych z tradycyjnymi technologiami (silniki spalinowe) i tworzeniem nowych, ale już poza granicami Polski, powinny być realnie brane pod uwagę.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, strony pracowników i pracodawców oraz strona samorządowa Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w Katowicach, przedstawiają pod rozwagę następujące propozycje rozwiązań dla sektora motoryzacyjnego:

**1. Koordynacja polityk w zakresie rozwoju sektora - utworzenie platformy wymiany danych i informacji na temat aktualnej sytuacji w sektorze motoryzacyjnym. Współpraca w ramach klastrów branżowych**

Przedsiębiorcy funkcjonujący nie tylko na rynku motoryzacyjnym, działają w określonym otoczeniu, prowadząc działalność konkurencyjną, współpracują z kooperantami, poddostawcami itp. Biorąc pod uwagę, sygnalizowane powyżej uwarunkowania w jakich znalazły się, a na pewno w najbliższym czasie znajdą się, firmy z sektora, należy zwrócić szczególną uwagę na korzyści płynące z pewnego sformalizowania współpracy. Jedną z form takiej współpracy są klastry branżowe, w przypadku motoryzacji skupiające firmy z tego sektora w szerokim znaczeniu. Klastry są zatem idealnym miejscem do podejmowania wspólnych inicjatyw, których celem nie jest interes pojedynczych, konkretnych przedsiębiorców, ale branży jako takiej. Z uwagi na fakt, że klastry są zarządzane w sposób obiektywny

przez podmiot nie będący uczestnikiem gry rynkowej, ich rola integrująca jest nie do przecenienia. W tym znaczeniu wzmocnienie klastrów sektorowych, utworzenie z nich platformy współpracy dla firm z sektora powinno być ocenione jako szansa z punktu widzenia tego postulatu.

Współpraca przedsiębiorstw w ramach platform wymiany wiedzy, budowania kompetencji i relacji jest formą uświadamiania potrzeb rozwoju przedsiębiorstw. W ramach takich platform konieczne jest zbudowanie przede wszystkim zaufania i stąd rekomenduje się zwiększenie finansowania działalności klastrów branżowych, promowanie wśród przedsiębiorców uczestnictwa w klastrach, które poprzez tworzenie dogodnych warunków do wymiany wiedzy i dobrych praktyk istotnie wpływają na wzrost świadomości i rozwój kompetencji uczestników.

Klastry branżowe, szczególnie wysokorozwinięte klastry o statusie Krajowych Klastrów Kluczowych (KKK), wpływają na rozwój kompetencji w łańcuchach dostaw, na zwiększenie udziału lokalnych dostawców w wytwarzaniu wyrobów o wyższych wartości dodanych, tworzą warunki do budowania konsorcjów przemysłowych, przemysłowo-naukowych zdolnych do opracowywania i wdrażania projektów w zakresie e-mobilności, pojazdów autonomicznych i pojazdów o limitowanych edycjach. Klastry mogą być operatorami środków publicznych kierowanych do sektora motoryzacyjnego, na dziania wspierające transformację cyfrową, transformację zieloną i działania outplacementowe. Poprzez funkcjonowanie klastrów, zarządzanych w sposób przemyślny, według przyjętej wspólnej polityki, możliwe jest nie tylko budowanie zaufania w branży, ale przede wszystkim rozpoznawanie aktualnych trendów, kreowanie wspólnych działań, w tym wzmacnianie komponentu współpracy lokalnych przedsiębiorców z dużymi firmami z sektora. W konsekwencji, budowania dobrych relacji na poziomie lokalnym. Klastry sektorów, z uwagi na możliwość bieżącego monitorowania rynku i jego uczestników, mogą przy wsparciu administracji i nauki dokonywać analiz makro-ekonomicznych w skali globalnej oraz lokalnej, czyli analizy wpływu trendów globalnych i regionalnych (UE) na rynki lokalne (Górny Śląsk).

## **2. Wsparcie i finansowanie działań outplacementowych dedykowanych redukcjom w sektorze motoryzacyjnym**

Przewidywane redukcje w sektorze w związku z przemianami na rynku to poważny, potencjalny problem, który należy brać pod uwagę w negatywnym scenariuszu. Firmy duże, stanowiące element międzynarodowych korporacji mają odpowiednio przygotowane plany na wypadek ewentualnych redukcji zatrudniania. Także w zakresie wypłaty odpraw i to w długiej perspektywie czasu (vide przypadek PowerTrain w Bielsku - Białej).

Analizując potencjalnie negatywne skutki zmian w branży należy wprowadzić rozwiązania, które z jednej strony zapewnią wsparcie pracownikom z mniejszych firm, które nie są w stanie zapewnić warunków opisanych powyżej, ale przede wszystkim wdrażać programy aktywizacji pracowników odchodzących z sektora. W pierwszej kolejności jednak utrzymać ich na rynku.

Rekomenduje się przygotowanie i wdrożenie programu ostonowego dedykowanego sektorowi motoryzacyjnemu, obejmującego pracowników sektora motoryzacyjnego dotkniętych zwolnieniem. Dotyczy to zarówno pracowników zatrudnionych bezpośrednio przez przedsiębiorstwa, jak i przez agencje pracy tymczasowej. Dobrze skonstruowany program ostonowy powinien obejmować finansowanie szkoleń (reskilling, upskilling), wsparcie w poszukiwaniu pracy w sektorze i poza sektorem. Podpisanie regionalnego paktu zatrudnienia z angażowaniem przedstawicieli różnych sektorów na rzecz zapewnienia wykwalifikowanej kadry dla sektora nowoczesnej energetyki rozproszonej, dla działalności związanych z gospodarką o obiegu zamkniętym (odzysk materiałów), dla sektora IT oraz dla – szeroko rozumianej – mobilności i jakości życia w miastach. Równoległe procesy restrukturyzacji w sektorze górniczym i motoryzacyjnym wymagają kompleksowego – a nie resortowego – podejście do tematu.

W wyniku restrukturyzacji sektora, należy przewidywać, że w przyszłości pojawią się problemy związane z wykorzystaniem zakładów produkcyjnych stopniowo lub w całości wygaszanych. Z taką sytuacją mamy do czynienia obecnie w w Bielsku-Białej (wygaszenie działalności PowerTrain), co powoduje określone skutki dla regionu. Inicjatywa Katowickiej SSE S.A. oraz Miasta Bielsko-Biała, powołanie Bielskiego Obszaru Gospodarczego, jest przykładem próby przeciwdziałania negatywnym skutkom takiego wygaszania (efekt perspektywy roku 2035 r.). Takie tereny posiadają potencjał ponownego wykorzystania dla nowych inwestycji, na co jednak konieczne są znaczne środki finansowe (odkup infrastruktury) czy zaprojektowanie odpowiednich działań. Rozwiązaniem byłoby np. powołanie funduszu, który zapewniłby środki na przejmowanie takich zakładów (w miarę możliwości wraz z częścią pracowników w celu stworzenia inkubatorów innowacyjności, obszarów gospodarczych czy oferty dla potencjalnych inwestorów).

### **3. Wsparcie projektu „Izera” w Jaworznie**

Projekt budowy elektrycznego samochodu osobowego na terenie Jaworzna (Jaworznicki Obszar Gospodarczy - JOG) to na tym etapie przede wszystkim projekt, którego kontynuacja wymaga podjęcia decyzji o charakterze strategicznym. Zarówno w kontekście możliwości technologicznych, czy wyrażenia zgody na pozyskanie inwestora branżowego, a tym samym kontynuacji projektu. Niezależnie od oceny w tym zakresie, należy podkreślić, że lokalizacja inwestycji na Śląsku (Jaworzno) stanowi szansę powodzenia projektu z punktu widzenia gęstości i jakości firm z sektora, które mogłyby stanowić grupę poddostawców rozwiązań technologicznych koniecznych do zbudowania samochodu w znacznej części.

Uruchomienie produkcji polskiej marki samochodów elektrycznych, także ewentualne zaangażowanie w ten projekt globalnego partnera, może przynieść szereg mierzalnych korzyści sektorowi motoryzacyjnemu w Polsce co do jego rozwoju. Przy aktywnym wsparciu ze strony Państwa możliwe jest wygenerowanie ponad 20 tys. nowych miejsc pracy w Regionie. Możliwość stworzenia własnej marki i uruchomienia w Jaworznie produkcji aut elektrycznych w ramach partnerskiej współpracy z globalnym graczem pozwoliłoby na zbudowanie kompetencji sektorowych w okresie gdy rynek samochodów

elektrycznych znajduje się w fazie rozwoju i przekształceń, także w fazie zamiany oczekiwań i preferencji konsumentów. Projekt o takim zakresie złożoności (także w jakimś zakresie zaawansowany) pozwoli w razie kontynuacji na rozwijanie kompetencji jakich do tej pory w Polsce, w ramach własnej marki, nie było. Nie tylko tworzenia nowych miejsc pracy, ale przede wszystkim rozbudowy zaplecza naukowo - technologicznego, zbudowania sieci kooperantów itp. W tym znaczeniu projekt Izera to nie tylko szansa dla rozwoju regionu, ale także rozwoju całej gospodarki.

#### **4. Wsparcie procesów: transformacji technologicznej**

Automatyzacja i cyfryzacja procesów w sposób znaczący optymalizują zużycie zasobów, obniżają koszty funkcjonowania przedsiębiorstw i decydują o ich konkurencyjności. Procesy w tym zakresie zasadniczo wpływają lub w najbliższym czasie będą wpływały na sposoby produkcji. Nie tylko w sektorze motoryzacji. Istotnym bowiem wskaźnikiem konkurencyjności danej gospodarki jest wskaźnik robotyzacji, a wskaźnikiem rozwoju w kolejnych latach jest zmienność tego wskaźnika w czasie. Implementacja robotów przemysłowych jest konieczna w szczególności tam, gdzie znaczenie ma powtarzalność, jakość oraz wydajność produkcji. Oprócz samego poziomu robotyzacji, skali wykorzystania nowych technologii w procesach produkcyjnych, pojawia się pytanie o świadomość wśród przedsiębiorców co do możliwości, czy konieczności dostosowania się do warunków cyfrowej gospodarki. Oprócz możliwości finansowych, poziom tej świadomości przekłada się na zachowania przedsiębiorców w tym zakresie. Z prowadzonych badań wynika raczej, że ta świadomość wśród polskich przedsiębiorców jest jednak na dosyć niskim poziomie<sup>3</sup>. Stąd niniejsza rekomendacja. Wsparcie rozwoju polskich firm w tym obszarze jest konieczne, by polska gospodarka była konkurencyjna na rynku międzynarodowym. Skuteczne wsparcie procesów robotyzacji jest również konieczne z punktu widzenia demograficznego, starzenia się społeczeństwa, a w konsekwencji wprowadzenia takich procesów produkcji, które będą mogły być realizowane przy założeniu mniejszej liczby pracowników. Według prognoz GUS, do 2030 r. przewidywana liczba polskich obywateli w wieku produkcyjnym zmniejszy się o blisko 2 mln osób, co na pewno wpłynie na sytuację na rynku pracy, w tym także na warunki w jakich będzie funkcjonowała polska gospodarka. Brak implementacji rozwiązań w tym zakresie osłabi konkurencyjność polskich przedsiębiorców oraz konkurencyjność regionów w zakresie pozyskiwania nowych inwestycji.

Zagrożenie konkurencyjności śląskiego sektora motoryzacyjnego, ryzyko utrzymania i pozyskiwanie nowych projektów, w dużej mierze wynika także z wysokiego śladu węglowego wytwarzanych produktów. Firmy muszą liczyć ślad węglowy swoich produktów, co w przypadku firm w Polsce wychodzi niekorzystnie, więc muszą szukać i wdrażać rozwiązania, które go obniżają (zielony transport dla swoich pracowników, dostępu do recyklatów, dostęp do surowców i materiałów o niskim śladzie węglowym, zielona energia). Transformacja cyfrowa i zielona są spójne ze sobą, stąd proponowana polityka grantowa zwolnień podatkowych mogłaby objąć wydatki zarówno na transformację cyfrową, jak i zieloną.

---

<sup>3</sup> Młody, M. i Weinert, A. (2020). Przemysł 4.0 w Polsce – potrzeby przedsiębiorstw w zakresie kompetencji menedżerskich – raport z badania. Fundacja Altum

Rekomenduje się zatem zwiększenie zakresu programów finansujących transformację cyfrową przedsiębiorstw przemysłowych, wdrożenie systemu grantów na cyfryzację, czy odpowiednio zaprojektowanych preferencji podatkowych. Jednym z takich rozwiązań byłoby wsparcie procesów transferu technologii do kooperantów, firm z sektora MSP. Taka forma wsparcia służy obydwu stronom, a przede wszystkim poprzez obudowanie dużej firmy odpowiednio przygotowanymi technologicznie poddostawcami (MSP) w znacznej mierze łączy ją z regionem prowadzenia działalności. Powoduje, że ewentualne przeniesienie aktywności do innego kraju, czy jej ograniczenie, jest utrudnione.

Transfer technologii, aby był realny, musi być wsparty instytucjonalnie i prawnie. Jeżeli celem wprowadzenia ulgi na robotyzację (art. 38eb ustawy o CIT), było instytucjonalne wsparcie procesów przechodzenia polskich przedsiębiorców do Przemysłu 4.0, to dobrym rozwiązaniem byłoby umożliwienie zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów kosztów poniesionych na zakup robotów, infrastruktury produkcyjnej przekazywanej następnie kooperantom na podstawie zawieranych umów toolingowych. Wprowadzenie dla przedsiębiorców inwestujących w roboty, które następnie są przekazywane kooperantom na podstawie zawieranych umów i wykorzystywanych w ramach współpracy z przekazującym mogłoby się przyczynić do efektywniejszego wsparcia transferu technologii do polskich firm. Te ostatnie nie zawsze mają środki i możliwości inwestycji w automatyzację, a nawiązanie współpracy z przedsiębiorcą przekazującym pozwoliłoby z jednej strony na transfer technologii, a z drugiej na możliwość rozliczenia części poniesionych kosztów przez przedsiębiorcę przekazującego. Takie rozwiązanie stanowiłoby dodatkową zachętę do inwestycji w rozwój technologii w polskiej gospodarce i mogłoby stanowić skuteczne narzędzie wdrażania rozwiązań przemysłu 4.0 na miejscu. To w konsekwencji może się przyczynić do efektywnego transferu technologii, dostępu do unikatowej organizacji produkcji, podnoszenia kompetencji organizacji i jej pracowników.

Równocześnie należy rozważyć możliwość wdrożenia programów wsparcia dla inwestycji w obszarze produkcji pojazdów zero-emisyjnych oraz części i komponentów do ich produkcji. Motoryzacyjny łańcuch wartości zlokalizowany w Polsce będzie mógł się włączyć w nowopowstający łańcuch wartości mobilności niskoemisyjnej, część sektora, zainteresowana inwestycjami w elektromobilność wnioskuje o wdrożenie programów wsparcia projektów z obszaru produkcji pojazdów i komponentów do produkcji pojazdów elektrycznych czy hybrydowych bez względu na ich wielkość. Obecna sytuacja w branży motoryzacyjnej powinna skłonić do stworzenia programu wsparcia dla wszystkich inwestycji dokonywanych przez wszystkie firmy w obszarze nisko- i zeroemisyjnych pojazdów.

## **5. Wdrożenie programów przygotowania kadr pod nowe zmieniające się potrzeby sektora**

Rozszerzenie programu szkoleń, doskonalenia kompetencji pracowników zgodnie ze standardami stosowanych technologii i rozwój kompetencji menedżerskich na niższych i wyższych szczeblach organizacji. Powielanie dobrych praktyk z zakresu zarządzania pracownikami na różnych szczeblach organizacji. Proces ciągłego doskonalenia, szczególnie w czasach tak dynamicznych zmian w branży

motoryzacyjnej, wymaga ciągłego doskonalenia pracowników. Obszary tematycznych szkoleń dla pracowników sektora motoryzacyjnego zdefiniowane zostały min. w rekomendacjach Rady Sektorowej ds. Kompetencji w Motoryzacji. Uwagę należy zwrócić na finansowanie w równym stopniu szkoleń pracowników organizacji o statusie MŚP, jak i pracowników dużych przedsiębiorstw.

W tym kontekście można rozważyć wdrożenie programu wsparcia projektów szkoleniowych firm (z włączeniem innych niż MŚP) z sektora motoryzacji:

1. Transformacja mobilności wymaga dużych zmian w obszarze produkcji pojazdów i części do ich produkcji oraz w obszarze usług związanych z mobilnością. Wymaga to od pracowników zakładów produkcyjnych w sektorze motoryzacyjnym szybkiej zmiany w obszarze kompetencji i kwalifikacji. Z jednej strony, istnieje rosnąca potrzeba przeszkolenia pracowników w obszarze technologii Przemysłu 4.0 (z uwzględnieniem cyfryzacji) oraz w obszarach związanych z tzw. „miękkimi” kompetencjami, z drugiej strony widzimy rosnącą rolę nowych technologii napędów (baterie elektryczne, ogniwa paliwowe) i konieczność przeszkolenia pracowników w obszarze nowych wymogów produkcji komponentów i pojazdów nisko- i zero-emisyjnych, jak również napraw i serwisowania pojazdów hybrydowych czy elektrycznych. W chwili obecnej nie ma programu wsparcia dużych projektów szkoleniowych dla dużych firm motoryzacyjnych, jak również warsztatów motoryzacyjnych będących w większości MŚP.
2. Branża motoryzacyjna już od dłuższego czasu sygnalizuje, że ciężar szkoleń, wsparcia szkolnictwa branżowego na wszystkich poziomach leży po stronie pracodawców, szczególnie innych niż MŚP. Tymczasem współpraca przemysłu z nauką jest gwarancją efektywnego procesu nauczania, oduczania i nauczania nowych umiejętności, z korzyścią dla pracownika i pracodawcy. Wsparcie klas patronackich, staży, praktyk studenckich oraz doktoratów zamawianych wydaje się najlepszą inwestycją. W tym kontekście branża zwraca uwagę na problem ze szkoleniami i uprawnieniami elektrycznymi dla pracowników produkujących pojazdy elektryczne.

Wydaje się celowe, aby:

- Stworzyć sektorowy program wsparcia klas patronackich i praktyk w zakładach pracy na zasadach innych niż za pośrednictwem OHP i w ramach de minimis.
- Stworzyć sektorowy program wsparcia szkoleń pracowników w ww. obszarach (w oparciu o istniejący program węgierski):
  - maksymalnie 50% wszystkich kosztów szkolenia może być dofinansowane,
  - można uwzględnić zarówno szkolenia wewnętrzne, jak i zewnętrzne w dowolnej proporcji,
  - maksymalny okres objęty dotacją to 2 lata,
  - akceptacja grantu szkoleniowego przez rząd przed rozpoczęciem projektów,
  - trwałość: utrzymanie bazowego zatrudnienia (średnia z 12 miesięcy poprzedzających rozpoczęcie inwestycji) w okresie monitorowania 18 miesięcy, albo od zakończenia szkoleń, albo od realizacji inwestycji (pod uwagę brane jest to, które jest dłuższe),

- kwota dotacji na szkolenia nie mniej niż 50 tys. EUR i nie więcej niż 500 tys. EUR z udowodnionym działaniem szkoleniowym o wartości nie mniejszej niż 100 tys. EUR.
3. Stworzyć program szkoleń i zdobywania uprawnień elektrycznych dla pracowników produkujących pojazdy elektryczne:
- dla uruchomienia takiej produkcji będą potrzebne szkolenia i uprawnienia elektryczne m.in. dla pracowników działów montażu i jakości (do 1,5 kW) i wydaje się niezbędne, aby szkolenia związane z elektromobilnością były w znaczącym stopniu wsparte środkami publicznymi,
  - umożliwienie absolwentom szkoły branżowej pierwszego stopnia w wieku 17 lat nabycia uprawnień do pracy z wysokimi napięciami.

## **6. Wdrożenie dyrektyw w zakresie globalnego podatku minimalnego w sposób zapewniający zminimalizowanie negatywnych skutków tych regulacji na przedsiębiorców prowadzących realną działalność gospodarczą w Polsce**

Od stycznia 2024 roku centrale grup kapitałowych z przychodami powyżej 750 mln euro będą zobowiązane dopłacać w kraju centrali podatek wyrównawczy do efektywnej stawki podatku 15% od dochodów podmiotów działających w Polsce. Z uwagi na dominującą w Polsce, szczególnie w sektorze motoryzacyjnym, formę pomocy publicznej w postaci zwolnienia podatkowego (w ramach specjalnych stref ekonomicznych czy Polskiej Strefy Inwestycji) przepisy o podatku minimalnym mogą stanowić konkretne osłabienie naszej atrakcyjności inwestycyjnej. W skrajnych przypadkach wykorzystanie ulgi okaże się iluzoryczne czy nieefektywne. Stąd postulat z jednej strony wdrożenia przepisów w jak najbardziej korzystnym wariantcie, a z drugiej podjęcie działań na forum UE czy OECD co do wyłączenia spod tych regulacji zwolnień w ramach SSE/PSI. Z uwagi na ich specyfikę.

Należałoby np. rozstrzygnąć jak dochód polskich spółek z takich grup osiągną w strefach ekonomicznych ma być traktowany na potrzeby wyliczenia GloBE (przez centrale). Potrzebne jest oficjalne stanowisko w sprawie kwalifikacji dochodów z polskich stref w GloBE. Polska może powinna rozważyć wnioski do OECD, aby w wytycznych wyłączyć z podstawy GloBE dochód strefowy. Dotyczy to przede wszystkim zezwoleń strefowych firm z UE, ponieważ prawo do tych zwolnień zostało potwierdzone przedsiębiorcom w umowach Polski i UE, ze szczególnym naciskiem na zezwolenia wydane przed 2004 rokiem, co do których przedsiębiorcy zrzekli się praw posiadanych przed przystąpieniem Polski do UE w zamian za prawo do pomocy publicznej do czasu obowiązywania stref (traktat akcesyjny). Z szacunku do praw nabytych wprowadzić okres przejściowy.

Podatek należny od dochodu strefowego można by potraktować w GloBE jako zapłacony podatek, z uwagi na formę i cel wsparcia, lub przeprowadzić operację przekonwertowania ulg podatkowych w tym zakresie na odpowiednio wyliczone granty. Z uwzględnieniem już wykorzystanej ulgi i maksymalnej wielkości pomocy publicznej.



**7. Przeprowadzenie zmian w zakresie obowiązujących programów o pomocy publicznej, w wyniku których możliwe będzie kontynuowanie działalności i wykorzystanie dostępnych środków wsparcia**

Biorąc pod uwagę zakres inwestycji w specjalnych strefach ekonomicznych, inwestycji w ramach Polskiej Strefy Inwestycji firm z sektora motoryzacyjnego, w tym punkcie proponujemy rekomendacje mające na celu umożliwienie elastycznego podejścia do warunków dotyczących zatrudnienia oraz okresu wykorzystania przyznanych ulg podatkowych. Celem rekomendacji w tym zakresie nie jest stworzenie warunków co do możliwości redukcji zatrudnienia (wynikającego z zapisów zezwoleń czy decyzji o wsparciu), ale możliwość dokonania zmian wpływających na dotrzymanie warunków wynikających z wydanych decyzji administracyjnych. Ewentualne ryzyko utraty zezwolenia, czy decyzji o wsparciu, z powodu braku elastycznego podejścia, niesie ryzyko (nie w każdym wypadku) utraty prawa do pomocy publicznej, a w konsekwencji jej zwrotu.

Druga rekomendacja w tej grupie dotyczy możliwości rozliczenia ulgi podatkowej z tytułu inwestycji zrealizowanych na podstawie zezwoleń jeszcze po roku 2026 (wygaszenie programu SSE). Z uwagi na wielkość ponoszonych wydatków inwestycyjnych, konstrukcji i formy pomocy publicznej podatkowej, wiele firm z sektora nie wykorzysta pomocy w maksymalnie dopuszczalnej wysokości. W przypadku pomocy grantowej nie ma takiego problemu, przedsiębiorca otrzymuje pomoc od razu, nie jest ona rozciągnięta w czasie. Wydaje się, że wprowadzenie takiej możliwości, uwarunkowanej np. realizacją nowych, kolejnych inwestycji, byłoby dobrze ocenione przez sektor (szczególnie dużych inwestorów) i w konsekwencji stanowiłoby argument za utrzymaniem inwestycji w Polsce.

W tym zakresie proponowane rozwiązania dotyczyłyby obszaru:

- **wydłużenie SSE na potrzeby rozliczenia ulgi podatkowej:** rozważenie możliwości wydłużenia okresu na wykorzystanie dostępnych ulg i preferencji podatkowych w SSE (2026). Poziom wykorzystania ulgi w SSE jest niski, do końca 2026 r. spora liczba firm utraci prawo do zwolnienia podatkowego. Wydłużenie możliwości wykorzystania ulgi (dostępnej i wyliczonej) na podstawie zezwoleń, np. pod warunkiem kolejnych inwestycji, ulokowania działalności R&D itp. nie byłoby odebrane jako dobre rozwiązanie? Nie wydłużalibyśmy SSE poza rok 2026, nie tworzylibyśmy nowej pomocy, ale udzielili jedynie prawa do wykorzystania dostępnej puli pomocy publicznej.