

Warszawa, dn. 1 kwietnia 2021 r.

**Szanowna Pani**  
**Małgorzata Jarosińska - Jedynak**  
Sekretarz Stanu  
Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Szanowna Pani Minister,

W imieniu Amerykańskiej Izby Handlowej w Polsce oraz firm członkowskich, chcielibyśmy wyrazić uznanie dla Ministerstwa i całej administracji rządowej za działania na rzecz poprawy prowadzenia działalności gospodarczej w Polsce oraz podziękować za prowadzenie z przedsiębiorcami i partnerami społecznymi rzeczowego i konstruktywnego dialogu dotyczącego Krajowego Planu Odbudowy. Wierzymy, iż udostępnione Polsce środki w ramach Funduszu Odbudowy Unii Europejskiej z jednej strony stworzą wielką szansę na podźwignięcie polskiej gospodarki po pandemii, z drugiej zaś pomogą uodpornić ją na ewentualne kryzysy i inne nieprzewidziane okoliczności, jakie mogą wystąpić w przyszłości.

Mając na uwadze powyższe oraz fakt, że Krajowy Plan Odbudowy ma być podstawą do otrzymania środków z Funduszu Odbudowy, w załączeniu pragniemy przedstawić komentarze inwestorów i propozycję uzupełnień.

Uwagi AmCham:

- Komponent A „Odporność i konkurencyjność gospodarki”

**A2. Rozwój narodowego systemu innowacji: wzmocnienie koordynacji, stymulowanie potencjału innowacyjnego oraz współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami i organizacjami badawczymi, w tym w zakresie technologii środowiskowych.**

**A3. Doskonalenie systemu edukacji oraz mechanizmów uczenia się przez całe życie w kierunku lepszego dopasowania do potrzeb nowoczesnej gospodarki.**

**Postulat: *Wsparcie procesu cyfryzacji MŚP***

Małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) tworzą kręgosłup polskiej gospodarki - ponad 2,15 miliona przedsiębiorstw zatrudnia 6,8 miliona pracowników i wygenerowało około 49,1% PKB kraju w 2020 roku.

Przesunięcie trendów konsumenckich w kierunku zakupów online i korzystania z urządzeń mobilnych, coraz większe uzależnienie od marketingu opartego na danych oraz zmiany w środowisku biznesowym wywołane przez pandemię COVID-19 stworzyły pilną potrzebę cyfryzacji MŚP. Ponad 69% polskich MŚP zostało dotkniętych skutkami pandemii, przy czym większość z nich wywodzi się z branży hotelarstwa, turystyki i handlu detalicznego. Wiele z tych przedsiębiorstw korzystało z programów pomocowych i wcześniejszych oszczędności, ale wiele branż nie może funkcjonować w ten sposób w dłuższej perspektywie. Istnieje pilna potrzeba zachęcania MŚP do inwestowania w cyfryzację, aby pomóc budować ich ogólną odporność gospodarczą i biznesową w przyszłości, ale co ważniejsze, aby pomóc sprostać im pilnym wyzwaniom związanym ze zmieniającymi się zachowaniami konsumenckimi, dostępem dla nowych rynków i dalszą ekspansją biznesową.

Chociaż MŚP stanowią zróżnicowaną grupę, a ich potrzeby różnią się pod względem wielkości, branży i modeli biznesowych, mają one również zestaw wspólnych podstawowych potrzeb w zakresie cyfryzacji. Są to np. księgowość, marketing, kadry/płace, transakcje, cyberbezpieczeństwo oraz praca zdalna/nauka.

MŚP często borykają się z brakiem zasobów, czasu, wiedzy i finansów, aby zareagować na te zmiany. Chociaż istnieje wiele stron oferujących wsparcie i rozwiązania dla MŚP, nadmiar informacji i punktów kontaktowych utrudnia MŚP zrozumienie, od czego zacząć swoją drogę do cyfryzacji.

### **Proponowane podejście**

1. Aby skutecznie pokierować MŚP w procesie cyfryzacji, potrzebne jest ujednoczone podejście do kluczowych interesariuszy ekosystemu, tj. MŚP, sektor publiczny, usługodawcy, stowarzyszenia przedsiębiorców i izby handlowe, organizacje non-profit.

2. Zalecane podejście to kompleksowy program digitalizacji MŚP realizowany w ramach partnerstw publiczno-prywatnych, który obejmowałby kilka podstawowych elementów:

- Kompleksowa platforma internetowa, która zapewni MŚP kompleksowe wsparcie w rozpoczęciu cyfrowej drogi od uzyskania uproszczonego dostępu do treści edukacyjnych, narzędzi samooceny i samopomocy, łatwych do przyjęcia rozwiązań cyfrowych i dotacji lub dostęp do wsparcia finansowego na inwestycje w cyfryzację;
- Wszechstronne mechanizmy wsparcia online w celu prowadzenia MŚP i doradzania im w ich drodze do cyfryzacji, np. szkolenia i webinaria, bezpłatne doradztwo, mikro-mentoring, programy inkubacji itp.

### **A 2.1.1 Duże projekty innowacyjne**

#### **Postulat :: Dodanie rozwoju kompetencji i inwestycji w technologie kwantowe**

Wnioskujemy o wyszczególnienie obszaru kompetencji związanego z komputerami kwantowymi i technologii kwantowej oraz dodanie do branż pod uwagę jako technologii przełomowych. Komputery kwantowe przetwarzają informacje w zasadniczo inny sposób niż zwykłe komputery i będą w stanie rozwiązywać problemy, których klasyczne komputery nigdy nie będą w stanie rozwiązać ze względu na stopień skomplikowania. Dynamicznie rozwijająca się moc komputerów kwantowych, w ciągu najbliższych lat może stać się bodźcem do opracowania nowych przełomowych odkryć w nauce, leków ratujących życie, metod uczenia maszynowego oraz szybciej diagnozować choroby i przewidywać pojawienie się nowych szczepów wirusów. Ważnymi kierunkami ich wykorzystania jest optymalizacja łańcucha dostaw, czy też tworzenia i analiza nowych materiałów do produkcji bardziej wydajnych urządzeń. Jednym z bardzo istotnych elementów zastosowania komputerów kwantowych jest obszar zaawansowanych strategii finansowych i analizy ryzyka. Brak wykształconych lokalnych kompetencji oraz inwestycji w tym obszarze pozbawi naszą gospodarkę ogromnych możliwości dynamicznego rozwoju.

### **A2.1.4. Mobilność bezzałogowa (bezzałogowe statki powietrzne)**

#### **Postulat: Modyfikacja celu A2.1.4 w kierunku - Nowoczesne, niskoemisyjne lotnictwo w tym bezzałogowe statki powietrzne**

Szeroko rozumiany sektor lotniczy jest uznawany za jeden z pięciu najlepszych sektorów zaawansowanych technologii w Europie i na świecie, który poprzez stosowane technologie i nakłady na rozwój nowoczesnej i niskoemisyjnej mobilności w znacznym stopniu przyczynia się do rozwoju gospodarki, a w szczególności gospodarki opartej o wiedzę. Konsekwentne i długofalowe inwestowanie w aeronautykę przenosi się wprost na innowacyjność i rozwój technologiczny polskiego przemysłu, w tym firm działających w rozbudowanym łańcuchu dostaw, i podnosi jego konkurencyjność na arenie międzynarodowej. Kolejnym ważnym czynnikiem jest oddziaływanie przemysłu lotniczego i kosmicznego na inne sektory i branże gospodarki (głównie niskoemisyjnej energetyki). Generowane przez ten przemysł nowoczesne rozwiązania technologiczne czy materiałowe przekładają się na konkretne rozwiązania systemowe, stymulują rozwój i bardzo szybko znajdują zastosowanie w różnych gałęziach przemysłu. Sektor lotniczy zawsze działał na wyjątkowo wymagającej i konkurencyjnej arenie globalnej i jest jej rozpoznawalnym elementem w ramach światowego łańcucha dostaw. Wpływ COVID-19 na sytuację sektora wskazuje, iż będzie on odbudowywał swoją pozycję jeszcze przez kilka kolejnych lat, niemniej jednak oczekiwanie

społeczności międzynarodowej oraz odpowiedzialność sektora za środowisko już dzisiaj wymaga ponadprzeciętnych nakładów, zwłaszcza w obszarze obniżenia emisji szkodliwych substancji oraz poprawy niezawodności i bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Głównymi czynnikami determinującymi wzrost konkurencyjności i znaczenia przemysłu lotniczego jest ugruntowanie wypracowanej pozycji rynkowej i trwałe wejście w globalne łańcuchy dostaw (dla załogowych i bezzałogowych statków powietrznych oraz ich napędów) z rozwiązaniami opartymi o lokalne ekosystemy projektowo-produkcyjne oparte o własne rozwiązania konstrukcyjno-technologiczne. Rozwój pozycji polskich firm lotniczych w światowym łańcuchu dostaw z etapu producenta części na etap producenta kluczowych podzespołów jest wielkim wyzwaniem, szczególnie dla firm z sektora MŚP. Aby taka zmiana kompetencyjna mogła zostać osiągnięta niezbędne są następujące działania:

- intensyfikacja współpracy firm dużych z MŚP w celu rozbudowy konkurencyjnego, wyspecjalizowanego i nowoczesnego lokalnego łańcucha dostawców,
- wzrost nakładów finansowych na B+R oraz odbudowa i rozwój perspektywicznych kompetencji konstrukcyjno-technologicznych do poziomu światowego,
- automatyzacja/robotyzacja/cyfryzacja systemów produkcyjnych (Przemysł 4.0),
- intensyfikacja współpracy polskiego przemysłu lotniczego z krajowymi ośrodkami badawczymi w celu rozwoju/unowocześnienia produktów opartych na polskich platformach produktowych.

#### Cel (Objective):

W związku z oczekiwanym powrotem do po-COVIDowego, bardziej intensywnego rozwoju transportu lotniczego oraz mobilności bezzałogowej, jak również pomimo ciągłego udoskonalania stosowanych obecnie technologii, wciąż istnieje potrzeba poszukiwania rozwiązań ograniczających w sposób skokowy wpływ transportu lotniczego na zmiany klimatu, na występowanie ekstremalnych warunków pogodowych jak również na bardziej racjonalne gospodarowanie posiadanymi zasobami. Zadania te muszą być realizowane równolegle z rozwojem i późniejszym wdrażaniem zasad nadzoru, zapewniających bezpieczeństwo operowania w jednej przestrzeni lotniczej załogowych i bezzałogowych statków powietrznych. Dla zapewnienia efektywności założonych działań potrzebna jest także;

- rozbudowa nowoczesnego zaplecza badawczego o charakterze centrum kompetencyjnego w obszarze niskoemisyjnych napędów turbinowych, hybrydowych i elektrycznych dla zastosowania w lotnictwie załogowym i bezzałogowym oraz energetyce,
- rozwój technologii nakierowanych na cyfryzację procesów obejmujących pełny cykl życia produktu,
- rozszerzenie dotychczasowej oferty sprzedażowej o nowoczesne platformy produktowe, oparte na wykorzystaniu lokalnej myśli technicznej.

Pozwala to na budowę krajowego, konkurencyjnego w skali globalnej łańcucha dostaw opartego na lokalnej myśli technicznej i obejmującego procesy wytwórcze, serwisowe i remontowe nakierowane na załogowe i bezzałogowe systemy transportu. W związku z dynamicznymi zmianami w obszarze opracowania i wdrażania przepisów dotyczących bezpieczeństwa bezzałogowych statków powietrznych konieczne jest wprowadzaniem technologii cyfrowych z uwzględnieniem ograniczeń narzucanych przez bardzo rygorystyczne przepisy lotnicze dotyczące bezpieczeństwa i niezawodności wyrobów lotniczych. Postępująca cyfryzacja procesów wytwórczych i działalność firm lotniczych w Polsce jako części światowego łańcucha dostaw wymaga od nich wpisania się w te procesy i wypracowania oraz weryfikacji własnych rozwiązań wspierających budowę efektywnego łańcucha dostaw. Jest to szczególnie ważne zwłaszcza dla rozwijających się firmy lotniczych z sektora MŚP, gdyż bez posiadania systemów cyfrowych kompatybilnych z dużymi firmami będącymi siłą napędową przemysłu lotniczego grozi im ich marginalizacja.

Efektom prowadzonych działań będą technologie i rozwiązania pozwalające na znaczące obniżenie ilości szkodliwych substancji i gazów cieplarnianych emitowanych przez transport lotniczy pomimo przewidywanej dynamiki wzrostu ilości operacji lotniczych. Dla osiągnięcia zamierzonych efektów niezbędne są inwestycje w infrastrukturę, prace badawczo-rozwojowe, innowacje i wdrożenia nowych

technologii w zakresie przyszłych niskoemisyjnych statków powietrznych, w tym bezzałogowych, mających znaczenie dla dekarbonizacji środowiska i walki ze zmianami klimatycznymi. Są to w szczególności działania w zakresie rozwoju konstrukcji płatowców nowej generacji napędzanych przez systemy hybrydowe i elektryczne, których celem jest zmniejszenie zużycia konwencjonalnego paliwa lotniczego, przejście na paliwa neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla – np. wodór i SAF – Sustainable Aviation Fuel development, a także rozwój czystych technologii lotniczych, cyberbezpieczeństwa i cyfryzacji sektora.

W ramach Inwestycji wsparciem zostaną objęte:

- ośrodki kompetencji i infrastruktura do rozwoju technologii transportu lotniczego (mobilności lotniczej) w szczególności załogowych i bezzałogowych statków powietrznych nowej generacji, ich napędów oraz rozwiązań technologicznych pozwalających na zastosowanie paliw neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla;
- lokalna infrastruktura do zarządzania ruchem statków powietrznych;
- prace B+R nakierowane na opracowanie demonstracyjnych technologii związanych z wdrożeniem niskoemisyjnych rozwiązań do załogowych i bezzałogowych statków powietrznych;
- szkolenia kadr technicznych dla nowoczesnego przemysłu lotniczego;
- inwestycje związane z wdrożeniem niskoemisyjnych technologii.

Wdrażanie (Implementation): przewidziane są projekty indywidualne, sektorowe i konkursy. Instytucją odpowiedzialną za organizację przedsięwzięć inwestycyjnych jest Ministerstwo Infrastruktury, NCBR. Planowane jest zaangażowanie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w obszarze wypracowania wydajnego systemu nadzoru przestrzeni powietrznej, w której mogą operować załogowe i bezzałogowe statki powietrzne.

Populacja docelowa (*Target population*): przedsiębiorcy, ośrodki badawczo rozwojowe rozwijające technologie lotnicze,

Pomoc publiczna (*State aid compliance*): Program obejmie projekty związane z przyznaniem pomocy publicznej.

Zakres czasowy (*Timeline*): I kw. 2020 r. – III kw. 2026 r.

Koszty/koszt jednostkowy/sposób szacowania: 364 mln euro

Koszty zostały oszacowane w oparciu o analizy przeprowadzone przez sektor lotniczy.

#### Uzasadnienie zmiany

Rozwój rynku załogowych i bezzałogowych statków powietrznych jest nierozdzielnie związany z rozwojem technologii lotniczych i zapewnieniem bezpieczeństwa ich eksploatacji oraz wypracowaniem skutecznego i bezpiecznego systemu kontroli przestrzeni powietrznej zwłaszcza wspólnej, (w której operują załogowe i bezzałogowe statki powietrzne) i w terenach gęsto zurbanizowanych. Głównym czynnikiem wpływającym na rozwój transportu lotniczego, w tym bezzałogowego jest konieczność zapewnienia bezpieczeństwa i dostosowanie do równolegle tworzonych przepisów regulujących produkcję i nadzór procesu projektowania, produkcję i ruch w przestrzeni. W dniu 1 lipca 2019 roku weszło w życie rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947 z dnia 24.05.2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (zwane dalej rozporządzeniem wykonawczym). Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) postanowiła ujednoczyć przepisy i procedury dla dronów we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Czerpiąc z doświadczeń i najlepszych praktyk z całego świata, wypracowano rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa i otwarcie granic dla branży bezzałogowej w UE. Klasyfikacja wykonywanych lotów, podzielona została na kategorie: otwartą, szczególną oraz certyfikowaną. Podział został dokonany w oparciu o stopień ryzyka wykonywanych operacji lotniczych. Kategoria certyfikowana, która jest najbardziej perspektywiczna będzie oparta na certyfikacji w zakresie projektowania, produkcji i utrzymaniu zdadności do lotu bezzałogowych statków powietrznych (BSP o masie startowej powyżej 25kg). Aktualnie czekamy na projekty odpowiednich regulacji. Przepisy tworzone dla rynku bezzałogowych statków powietrznych, już uzgodnione i ciągle rozwijane zakładają pełną integrację kontroli ruchu nadzorującego ruch w przestrzeni powietrznej i są coraz bardziej zbliżone do przepisów certyfikacyjnych dotyczących statków powietrznych. Także technologie



i cele związane z zapewnieniem bezpieczeństwa niezawodności i nadzoru procesu certyfikacji są i będą realizowane na podobnych zasadach dla załogowych jak i bezzałogowych statków powietrznych. Zasadne jest więc rozwijanie technologii dla mobilności lotniczej bez rozróżniania na systemy załogowe i bezzałogowe. Jak wskazuje praktyka często są to konstrukcje planowane i rozwijane w wersji zarówno załogowej jak i bezzałogowej.

Wyzwaniem może być niewystarczająca dostępność wyszkolonego personelu, dlatego należy skupiać się na rozwoju szkoleń podnoszących kompetencje w obszarze nowoczesnych technologii, systemów nadzoru na przestrzeni powietrznej i certyfikacji wyrobów.

W związku z planem wprowadzenia niskoemisyjnych paliw należy skupić się na wypracowaniu zasad bezpiecznego transportu i nowych technologiach alternatywnych, redukujących emisję CO<sub>2</sub> oraz innych gazów cieplarnianych co wpłynie na poprawę środowiska oraz ograniczy zmiany klimatyczne.

#### **A.3.1.1. Wsparcie rozwoju nowoczesnego kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie**

*Postulat: Przystosowanie branżowych centrów umiejętności do możliwości działania w zakresie świadczenia usług stacjonarnych, jak i usług online (usługi hybrydowe).*

Podstawowymi dwoma celami dla projektu branżowych centrów umiejętności jest szybkość uruchomienia, możliwość prowadzenia zajęć także w trybie online lub hybrydowym oraz możliwość dynamicznego skalowania działania centrum w zależności od potrzeb. Jedynym rozwiązaniem, które umożliwi spełnienie tych kryteriów jest wykorzystanie technologii chmurowych oraz wykorzystanie doświadczeń zdobytych przez polskie szkoły w czasie pandemii.

Rozwiązaniem dla działania online jest wdrożenie platformy bazującej na publicznej chmurze obliczeniowej pozwalającej na podobne działania jak dla systemów szkolnych. Platforma powinna także dawać możliwość uruchomienia narzędzi dla tworzenia treści przez centra.

Pracownicy centrów powinni przy tym przejść przez program podnoszenia kompetencji cyfrowych.

#### **A3.1.2. Doposażenie pracowników/przedsiębiorstw umożliwiające pracę zdalną**

*Postulat: Wprowadzenie zasady pierwszeństwa rozwiązań chmurowych. Otwarcie katalogu usług chmurowych ZUCH dla sektora przedsiębiorstw w zakresie rozwiązań publicznej chmury obliczeniowej.*

Praktyka pracy zdalnej w czasie pandemii COVID-19 wykazała, że wyłącznie rozwiązania chmurowe pozwalają na szybkie przejście do pracy zdalnej we wszystkich sektorach gospodarki.

Propozycja otwarcia katalogu usług chmurowych programu ZUCH dla przedsiębiorstw, zwłaszcza z sektora MŚP, pozwoli na korzystanie z tych usług, które zostały wstępnie zweryfikowane dla sektora finansów publicznych, co będzie miało istotny wpływ na zaufanie do tych usług oraz na cyberbezpieczeństwo użytkowników końcowych.

Katalog ZUCH ma mieć dla sektora przedsiębiorstw jedynie charakter informacyjny.

Ograniczenie do rozwiązań publicznej chmury obliczeniowej wskazuje na brak możliwości wykorzystywania Rządowej Chmury Obliczeniowej przez przedsiębiorstwa.

- Komponent C „Transformacja cyfrowa”

### **C2. Rozwój e-usług i ich konsolidacja, tworzenie warunków dla rozwoju zastosowań przełomowych technologii cyfrowych w sektorze publicznym, gospodarce i społeczeństwie oraz usprawnienie komunikacji między instytucjami publicznymi, obywatelami i biznesem**

#### **C2.1.1 E-usługi publiczne, rozwiązania IT usprawniające funkcjonowanie administracji i sektorów gospodarki oraz technologie przełomowe w sektorze publicznym, gospodarce i społeczeństwie.**

*Postulat: Poszerzanie sieci akceptacji płatności cyfrowych przez administrację publiczną*

W sekcji inwestycji C2.1.1 Rekomendujemy dodanie polityki zwiększania sieci akceptacji płatności cyfrowych w administracji publicznej i wykorzystania cyfrowych rozwiązań płatniczych przez urzędy na równi z innymi formami płatności. Płatności bezgotówkowe ułatwiają bowiem adaptację bardziej nowoczesnych rozwiązań cyfrowych. Korzystanie z tego rodzaju płatności często stanowi dla wykluczonych cyfrowo pierwsze zetknięcie się z usługami cyfrowymi. Wypłaty i wpłaty wszelkich świadczeń publicznych, w tym emerytur, zapomóg, rent i innych, w formie cyfrowej mogą stać się bezpiecznym sposobem na przechowywanie otrzymanych środków i kontrolę nad finansami osobistymi. Dlatego płatności cyfrowe spełniają rolę pomostu do szerszego wykorzystania usług finansowych i cyfrowych. Mogą one zmniejszyć koszt akceptacji płatności, ułatwić obywatelom wywiązywanie się ze zobowiązań wobec państwa, a w konsekwencji pomóc rządowi pobierać większe wpływy z podatków.

Jednym z już prowadzonych działań, które wpisuje się w wymieniony postulat, jest funkcjonowanie Programu Polska Bezgotówkowa. Program został stworzony przez Fundację Polska Bezgotówkowa i jest wspierany przez organizacje płatnicze, agentów rozliczeniowych, banki wydawców, Związek Banków Polskich i Ministerstwo Finansów. Celem Programu jest zniesienie barier wejścia dla przedsiębiorców w zakresie instalacji terminala płatniczego oraz kosztów jego użytkowania przez subsydiowanie pierwszych 12 miesięcy od momentu zainstalowania. Wśród beneficjentów Programu znajdują się zarówno przedsiębiorcy reprezentujący sektor małych, średnich oraz mikroprzedsiębiorstw, jak i podmioty administracji publicznej oraz związki wyznaniowe. Dane Fundacji pokazują, że od początku swojej działalności do pierwszego kwartału 2021 roku Polska Bezgotówkowa dostarczyła 370 tys. terminali do ponad 255 tys. mikroprzedsiębiorców, zmniejszając tym samym lukę w akceptacji bezgotówkowych metod płatności w Polsce. Terminale instalowane w ramach Programu działają już w blisko 15 tys. miejscowości na terenie całej Polski, jednak prawie połowa z nich używana jest w tylko czterech województwach kraju (w woj. mazowieckim, śląskim, wielkopolskim i małopolskim). Pokazuje to jak ważne jest wsparcie działań Fundacji w celu wyrównywania różnic pomiędzy regionami w Polsce i przeciwdziałaniu wykluczeniu cyfrowemu.

Rozszerzenie możliwości dokonywania płatności na cały szeroko rozumiany sektor publiczny, obejmujący nie tylko sferę urzędową, ale również miejsca użyteczności publicznej, takiej jak muzea czy teatry, przyczyni się do niwelowania stref bez dostępu do cyfrowych form płatności, a tym samym może umożliwić obywatelom szerszą możliwość korzystania z tego typu placówek.

#### ***Postulat: Cyfryzacja podatków***

W zakresie zwiększania liczby spraw możliwych do zrealizowania w formie cyfrowej rekomendujemy ucyfrowienie podatków. Dzięki płatnościom cyfrowym, rządy mogą zwiększyć swoją wydajność poprzez zmniejszenie wydatków operacyjnych i strat wynikłych z niezapłaconych podatków, a także usprawnione przekazywanie środków z funduszy publicznych; zmniejszyć koszty związane z przetwarzaniem i dystrybucją gotówki; zwalczać oszustwa; a także, w razie potrzeby, kontrolować sposób wykorzystywania świadczeń socjalnych. Płacenie podatków w sposób elektroniczny przyczynia się także do ogólnej przejrzystości prowadzonej przez państwo polityki. Ulgi dla przedsiębiorców i konsumentów – w postaci zachęt lub dotacji do kupowania lub wynajmowania terminali POS lub ulgi podatkowe, takie jak ulgi podatkowe z tytułu podatku od wartości dodanej (VAT) w przypadku transakcji z wykorzystaniem cyfrowych środków płatniczych bądź też zwrot podatku VAT lub odliczenie podatku dochodowego w oparciu o korzystanie z płatności cyfrowych w przypadku konsumentów, mogą przyczynić się do zwiększonej motywacji płatniczej i stać się katalizatorem włączenia finansowego, stwarzając dodatkową możliwość uiszczania należności na rzecz sektora publicznego.

#### ***Postulat: Zwiększenie wpływów podatkowych dzięki zmniejszeniu szarej strefy***

Chociaż w pełni zdajemy sobie sprawę z roli, jaką gotówka odgrywa obecnie w społeczeństwie, to jednak jest ona właśnie jednym z najważniejszych elementów umożliwiających rozwijanie się szarej strefy, przez umożliwienie ukrycia przepływów finansowych i uniknięcia opodatkowania transakcji. Badanie Polskiego Instytutu Ekonomicznego pokazuje, że łączne należności, które w latach 2013-2018 nie wpłynęły do Sektora Finansów Publicznych, wyniosły do 550,2 mld PLN. Przedsiębiorstwa prowadzące działalność w szarej strefie nie tylko szkodzą konkurencji, ale negatywnie wpływają na poziom dochodów podatkowych dla rządów, co oznacza mniejsze środki finansowe na inwestycje w rozwój gospodarczy, infrastrukturę czy programy społeczne. Wprowadzenie zachęt dla przedsiębiorców do akceptowania płatności cyfrowych, w formie np. ulg podatkowych może pozytywnie wpływać na wzrost adopcji cyfrowych płatności w gospodarce, a co za tym idzie, zmniejszenie się szarej strefy.

**Postulat: Przyspieszenie transformacji cyfrowej w gospodarce poprzez formalne usankcjonowanie dokumentów związanych z cyberbezpieczeństwem przetwarzania w chmurze obliczeniowej dla sektora przedsiębiorstw, w szczególności dla przedsiębiorstw państwowych i w grupie operatorów usług kluczowych.**

Przyjęcie uchwały Wspólna Infrastruktura Informatyczna Państwa (WIIP), a następnie programu ZUCH stworzyło zrębny proces transformacji cyfrowej w sektorze finansów publicznych.

W celu zapewnienia właściwego procesu transformacji wypracowano Standardy Cyberbezpieczeństwa Chmury Obliczeniowej (SCCO), które stanowią fragment Narodowych Standardów Cyberbezpieczeństwa, jednak formalnie nie dotyczą sektora przedsiębiorstw.

Usługi chmury publicznej w katalogu ZUCH zostały zweryfikowane i pozwalają m.in. na utrzymanie poziomu cyberbezpieczeństwa określonych przez SCCO.

### **C2.1.2 Cyfrowa infrastruktura szkół**

**Postulat: Wprowadzenie wykorzystania zintegrowanych platform i systemów szkolnych wspierających nauczanie online i hybrydowe, w szczególności następujące elementy procesu dydaktycznego:**

- ocenianie, sprawdzanie obecności, raportowanie realizacji podstaw programowej;
- komunikację zdalną z uczniem i rodzicem;
- sprawdzanie wiedzy w formie testowej, otwartej uwzględniającej indywidualizację nauczania;
- prezentowanie dodatkowych treści edukacyjnych w tym własnych tworzonych przez nauczyciela;
- umożliwianie uczniom samodzielnej pracy, w tym rozwiązywanie zadań domowych zleconych przez nauczyciela;
- wspierające zdalną pracę dla psychologów i pedagogów z uczniami ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi.

Platformy edukacyjne ze względu na możliwości zarządzania i cyberbezpieczeństwa powinny bazować na rozwiązaniach chmury publicznej.

### **C2.1.3. E-kompetencje**

**Postulat: System podnoszenia kompetencji i weryfikacja kompetencji w edukacji. Uruchomienie następujących komponentów systemu:**

- Zapewnienie pomocy zdalnej dla nauczycieli i uczniów;
- Dodanie do systemu motywacyjnego dla nauczycieli systemu zdobywania wiedzy i kompetencji potwierdzonych certyfikatami (uwzględnienie certyfikatów w procesie formalnego podnoszenia kompetencji przez nauczycieli);

- Stworzenie centralnej platformy edukacyjnej dostępnej dla obywateli, zawierającej programy edukacyjne na różnych poziomach zaawansowania podnoszące kompetencje w zakresie cyberbezpieczeństwa oferowane przez różne podmioty spełniające określone kryteria wypracowane we współpracy z biznesem;
- Wykorzystanie w planie nauczania programów profilaktyki uzależnień cyfrowych.

Ustalenie zasad cyfrowych dobrych praktyk współdziałania między uczniami i nauczycielami w e-klasie;

### **C3. Wzrost bezpieczeństwa w cyberprzestrzeni i zabezpieczenie infrastruktury przetwarzania danych**

**Postulat:** Dla zrównoważonego i bezpiecznego rozwoju cyberbezpieczeństwa niezbędne jest umiędzynarodowienie danych zamiast ich nacjonalizacji.

Różnice w regulacjach prawnych pomiędzy państwami znacznie utrudniają identyfikowanie i ujmowanie sprawców cyberprzestępczości, ponieważ brakuje jednolitych regulacji pomiędzy miejscem działania przestępcy i miejscem, w którym przebywa ofiara. Możliwość gromadzenia, analizowania i wykorzystywania wiedzy o zagrożeniach związanych z cyberbezpieczeństwem na poziomie globalnym zwiększa zdolność zapobiegania cyberatakami, a także ich wykrywania i reagowania na nie. Ważna jest wymiana informacji dotyczących cyberprzestępczości we wrażliwych obszarach, a także informacji dotyczących środków wykorzystywanych do ich kontrolowania. Wymiana doświadczeń powinna odbywać się pomiędzy sektorem publicznym oraz prywatnym, między instytucjami państwowymi, a także pomiędzy rządami. Rekomendujemy przyjęcie wyżej opisanego podejścia do planowanej nowelizacji ustawy o cyberbezpieczeństwie.

- Komponent D „Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia”

**Odnośnie opisu problemu w sekcji 2a. „Wyzwania” w obszarze „Kontynuowanie transformacji cyfrowej w ochronie zdrowia”,**

**Postulat:** Doprecyzowanie pojęcia „transformacji cyfrowej”

Stoimy na stanowisku, iż pojęcie „transformacja cyfrowa” wymaga istotnego doprecyzowania. Ograniczanie cyfryzacji służby zdrowia do prowadzenia dokumentacji medycznej nie stanowi istoty transformacji cyfrowej, a jedynie jej podstawowy i najprostszy element. W celu zapewnienia ciągłości opieki, podniesienia jej jakości i poprawy bezpieczeństwa medycznego, niezbędne jest wprowadzanie rozwiązań informatycznych umożliwiających pracę na tzw. „surowych danych”, czyli pozwalających na wszelkiego rodzaju analizy ilościowe i jakościowe.

#### **D3.2.1. Rozwój potencjału sektora leków i wyrobów medycznych**

**Postulat:** Uwzględnienie roli i znaczenia wyrobów medycznych w Krajowym Planie Odbudowy

Dalszy rozwój ochrony zdrowia w Polsce jest jedną z kluczowych kwestii sprawnego działania państwa, opieki nad obywatelami oraz zapewnienia rozwoju gospodarki, stąd doceniamy umiejscowienie zdrowia jako jednego z najważniejszych komponentów KPO.

Mając to na uwadze, pragniemy podkreślić także rolę wyrobów medycznych, jako jednego z kluczowych elementów niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa zdrowotnego Polaków. Korzyści z wykorzystywania innowacyjnych wyrobów medycznych są wielowymiarowe. Technologie nielekowe mają kluczowe znaczenie właściwie we wszystkich dziedzinach medycyny. Stosowanie najnowocześniejszych technologii przekłada się na lepsze doświadczenia pacjentów i personelu medycznego, ograniczenie kosztów ochrony zdrowia, a przede wszystkim poprawę stanu zdrowia



populacji. Wśród technologii o wysokim stopniu korzyści w poszczególnych wymiarach są: rozwiązania z zakresu chirurgii małoinwazyjnej (zwłaszcza w obszarze kardiochirurgii), rozwiązania telemedyczne (m.in. w diabetologii i kardiologii), zaawansowane protezy stawów, rozwiązania z zakresu zarządzania danymi i uczenia maszynowego.

Należy zaznaczyć, że wiele jednostek chorobowych, w tym chorób cywilizacyjnych jak np. cukrzyca – do przeprowadzenia skutecznej terapii wymagają zastosowania także wyrobów medycznych np. systemów ciągłego monitorowania glikemii. Polskie Towarzystwo Diabetologiczne już oficjalnie nadało im status narzędzia leczniczego, ponieważ, wraz ze stosowanymi lekami, aktualna i rzetelna wiedza na temat poziomu glukozy jest niezbędnym elementem terapii i edukacji.

W załączeniu, pragniemy przekazać także najnowszy raport Amerykańskiej Izby Handlowej w Polsce pt. „Innowacyjne technologie - jak wyroby medyczne mogą usprawnić ochronę zdrowia w Polsce”, który może być źródłem cennych informacji na temat znaczenia tej branży i potrzeby jej dalszego rozwoju w Polsce.

### **D1.1.3. Zwiększenie wykorzystania nowoczesnych technologii i dalszy rozwój e-zdrowia**

#### ***Postulat: Rozwój obszaru telemedycyny i leczenie chorób cywilizacyjnych.***

Uważamy za bardzo zasadne, że w ramach KPO mają zostać opracowane konkretne rozwiązania z obszaru telemedycyny, dzięki czemu pacjenci będą mieli łatwiejszy dostęp do usług medycznych. W tym kontekście pragniemy zaznaczyć, że w Polsce stosowane są sprawdzone – choćby w diabetologii – zasady udzielania świadczeń zdrowotnych na odległość oraz systemy na to pozwalające. Rozwiązania telemedyczne są szczególnie istotne do wdrożenia w okresie pandemii, ponieważ minimalizują one ryzyko przeniesienia się koronawirusa z pacjenta na lekarza i odwrotnie. Co więcej, w związku z dramatycznym spadkiem dostępu do leczenia specjalistycznego, systemy telemedyczne powinny stanowić cenne uzupełnienie procesów terapeutycznych przy tych jednostkach chorobowych, które można leczyć zdalnie w sposób efektywny i bez szkody dla prowadzonej terapii – tak, jak ma to miejsce w przypadku cukrzycy.

Ponadto uważamy za zasadne, by w Krajowym Planie Odbudowy znalazły się w szerszym zakresie kwestie związane z leczeniem najpowszechniejszych chorób cywilizacyjnych. W pełni popieramy fakt, że w dokumencie znalazły się informacje na temat m.in. onkologii, kardiologii czy psychiatrii, tym niemniej stoimy na stanowisku, że nie możemy zapominać o wyzwaniach związanych z cukrzycą, która już teraz jest jedną z trzech najczęściej występujących chorób przewlekłych w Polsce. Według wszelkich szacunków, jeśli obecna dynamika zachorowań nie ulegnie zmianie, to w 2030 roku w systemie NFZ będziemy mieli około 4,2 mln osób z cukrzycą (łącznie 5,25 mln z osobami niezdiagnozowanymi). Szybki wzrost zachorowalności dotyczy wielu innych chorób przewlekłych, co ma związek między innymi z dynamicznym starzeniem się społeczeństwa polskiego.

Wysoka zachorowalność na choroby przewlekłe ma daleko idące konsekwencje nie tylko dla zdrowia publicznego oraz NFZ, ale również dla całego Państwa. Już prawie 1,5 mln osób w Polsce nie pracuje ze względu na przewlekłą chorobę. Jest to problem nie tylko dla budżetu państwa – chociażby ze względu na wydatki ZUS na renty oraz brak podatków od osób niezdolnych do pracy – ale także społeczny.

#### ***Postulat: doprecyzowanie pojęcia „elektroniczny bank danych medycznych”***

Prosimy o doprecyzowanie pojęcia „elektroniczny bank danych medycznych”. Czy dostępne obecnie rozwiązanie P1 ma pełnić głównie funkcję repozytorium przeprowadzonych procedur medycznych, czy ma również na celu gromadzenie wyników badań?

#### ***Postulat: Wprowadzenie systemów informatycznych usprawniających pracę poszczególnych oddziałów oraz zarządzania procesowego w szpitalach.***

W celu osiągnięcia zakładanych celów mających być efektem transformacji cyfrowej w systemie ochrony zdrowia niezbędne jest wprowadzenie systemów informatycznych usprawniających pracę poszczególnych oddziałów. Obecne zapisy KPO kładą nacisk na działania ukierunkowane na poprawę

komfortu pacjenta, bądź indywidualnie postrzeganego personelu medycznego. Wprowadzanie rozwiązań klinicznych, a nie jedynie informatycznych narzędzi zarządczo-operacyjnych, umożliwi dalszy rozwój usług cyfrowych, które zapewnią wysoką skuteczność kliniczną, poprawę rozliczalności interwencji/ procedur medycznych oraz wpłynię na poprawę bezpieczeństwa pacjentów. Wprowadzenie tego typu rozwiązań zwiększy dostęp personelu medycznego do narzędzi wspomagających decyzje kliniczne.

Ponadto w kontekście systemów zarządzania procesowego w szpitalach, rozwiązania analityczne pozwalają na weryfikację krytycznych parametrów pracy szpitala w czasie rzeczywistym i wspierają podejmowanie decyzji dotyczących alokacji posiadanych zasobów medycznych (rzeczowych i ludzkich) w celu optymalizacji pracy i efektywności danej jednostki lub grupy podmiotów.

***Postulat: Rozwój elektronicznego rekordu pacjenta obejmującego automatycznie pobieranie danych klinicznych.***

Jednym z podstawowych zadań systemów informatycznych jest zmniejszenie obciążenia personelu medycznego pracami administracyjnymi w celu zwiększenia czasu poświęcanego pacjentowi i/lub wzrostu obsługiwanej liczby pacjentów przy zachowaniu tej samej liczby personelu.

Wprowadzane technologie winny zapewniać automatyzację zbierania danych na jak największą skalę i w jak najszerszym zakresie. W ten sposób zebrane tzw. „dane surowe”, umożliwią wszelkiego rodzaju analizy ilościowe i jakościowe eliminując ograniczenia wynikające z prac manualnych towarzyszących quasi cyfrowym rozwiązaniom.

**Opis kierunków wsparcia określonych w Komponentcie D „Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia”**

***Postulat: Rozszerzenie zakresu obszaru wsparcia dot. inwestycji w infrastrukturę o „infrastrukturę sprzętową informatyczną oraz medyczne oprogramowanie komputerowe.”***

Dokument definiuje obszary wsparcia, które obejmują wyłącznie inwestycje w infrastrukturę: przebudowę, rozbudowę, modernizację infrastruktury podmiotów leczniczych zapewniającą bezpieczną obsługę pacjentów lub budowę nowej infrastruktury podmiotów leczniczych (wraz z pozyskaniem niezbędnego terenu w niezbędnych przypadkach związanych z brakiem możliwości efektywnego inwestowania środków w przebudowę lub rozbudowę starych, wyeksploatowanych budynków, które niespełniają standardów obowiązujących dla obiektów ochrony zdrowia.

W naszej opinii niezbędnym jest rozszerzenie ww. zakresu poprzez dodanie explicite „infrastrukturę sprzętową informatyczną oraz medyczne oprogramowanie komputerowe.”

- Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”

#### **E1.1.2. Zeroemisyjny transport zbiorowy**

***Postulat: Rozszerzenie zakresu oferowanego wsparcia o podmioty realizujące przejazdy grupowe, w tym pracodawców gwarantujących dojazdy dla swoich pracowników.***

W przedstawionym do konsultacji planie, podmiotami dopuszczonymi do konkursu projektów ubiegających się o dofinansowanie w ramach tego przedsięwzięcia mają być wyłącznie jednostki samorządu terytorialnego i podległe im podmioty. Projektodawca pominął w nim zupełnie podmioty prywatne, w tym przewoźników, a także pracodawców realizujących przewozy pracownicze – w związku z czym zakres projektowanego wsparcia powinien zostać rozszerzony.

Polska od wielu lat zmagą się z wykluczeniem komunikacyjnym. Dla wielu Polaków oznacza to ogromne trudności w codziennym przemieszczaniu się, w szczególności do miejsca zatrudnienia. Niedobory i niedoskonałości funkcjonującego obecnie systemu komunikacji niwelują prywatni przewoźnicy i pracodawcy, którzy na własny koszt zapewniają pracownikom autobusową komunikację do i z zakładu pracy. Dla wielu Polaków jest to jedyna możliwość, aby dotrzeć z odległych miejscowości i podjąć zatrudnienie.

Kolejnym istotnym argumentem wskazującym na zasadność postulowanej zmiany jest jej pozytywny wpływ na środowisko. Zagwarantowanie przez przedsiębiorców zbiorowego dojazdu do zakładu pracy w znaczący sposób prowadzi do ograniczenia emisji dwutlenku węgla z pojazdów spalinowych, którymi dojeżdżają pracownicy. Zagwarantowanie im możliwości skorzystania z zeroemisyjnego przejazdu komunikacją zbiorową będzie zatem miało nie tylko korzystny wpływ na zwalczanie wykluczenia komunikacyjnego, ale także korzystnie wpłynie na środowisko.

Z tego też powodu w katalogu wspieranych inicjatyw powinny, na równi z transportem komunalnym (publicznym, samorządowym), znaleźć się także inicjatywy sektora prywatnego. W wielu regionach to przedsiębiorcy są filarem lokalnej społeczności, który swoją działalnością nie tylko zapewnia miejsca pracy, ale dzięki inwestycjom stymulują lokalny rozwój.

### **E2.2.2. Cyfryzacja transportu. Unowocześnienie systemu transportowego i wdrożenie cyfrowych rozwiązań poprawiających efektywność wykorzystania infrastruktury transportowej**

**Postulat: Rozszerzenie sieci poboru opłat za przejazdy komunikacją miejską o płatności bezgotówkowe i wprowadzenie możliwości przechowywania biletu komunikacji miejskiej w formie elektronicznej.**

Pandemia wywołana wirusem Covid-19 spowodowała większy popyt na produkty i usługi umożliwiające wykorzystanie technologii bezdotykowych. Dziś stworzenie nowoczesnego, bezpiecznego i wygodnego dla pasażerów zintegrowanego systemu transportowego niemożliwe jest bez uwzględnienia cyfrowego sposobu płatności. Rozwój technologii sprawił, że operatorzy transportu mogą dziś wdrażać rozwiązania na różnym poziomie zaawansowania cyfrowego, w ramach obowiązujących na danym obszarze taryf transportowych. Rekomendujemy wzrost inwestycji mających na celu:

- 1) rozszerzenie sieci poboru opłat za przejazdy komunikacją miejską o płatności bezgotówkowe;
- 2) wprowadzenie możliwości przechowywania biletu komunikacji miejskiej w formie elektronicznej (jako karta płatnicza lub karta miejska), przy obowiązujących systemach taryfowych;
- 3) wprowadzenie płatności za przejazdy w elastycznym systemie taryfowym *pay-as-you-go*, czyli tzw. taryfy przystankowej.

W kilku miastach Polski wprowadzone już zostały rozwiązania w formule biletu zapisanego na karcie płatniczej lub *pay as you go*. Dzięki zastosowaniu drugiego z ww. rozwiązań pasażerowie mogą szybko i bezpiecznie płacić za podróż autobusem lub tramwajem, korzystając ze zbliżeniowej karty płatniczej lub smartfonu. Model ten eliminuje bilety papierowe, nie trzeba również szukać punktu sprzedaży tradycyjnych biletów. Terminale zbliżeniowe pełnią jednocześnie funkcję kasowników. To wygodne rozwiązanie zarówno dla mieszkańców jak i turystów, którzy nie muszą sprawdzać stawek i rodzajów biletów – wybierają odpowiednią taryfę na ekranie, zbliżają kartę lub smartfon i mogą kontynuować podróż. Z kolei model *pay-as-you-go* umożliwia płatność w formie zagregowanej, za wszystkie realnie dokonane przejazdy, uwzględniając ich długość i liczbę przebytych przystanków. Poza czynnikiem ekonomicznym (pasażer płaci tylko za odległość podróży faktycznie odbytej) istotny jest również fakt, że nie jest wymagane posiadanie biletów papierowych.

Dane pokazują, że w przypadku tradycyjnych systemów biletowych koszt pozyskania 100 zł przez operatora transportu wynosi ponad 14 zł. W systemach elektronicznych, opartych na płatnościach bezgotówkowych, koszt ten wynosi ok. 4 zł. Konsumenci oszczędzają na kosztach transakcyjnych i karach za spóźnione płatności np. za brak biletu. Konwersja na płatności bezgotówkowe przynosi także realne oszczędności samorządom, poprzez zwiększenie przychodów podatkowych (wynikających ze wzrostu sprzedaży biletów). Eliminacja dodatkowych nośników biletu (jak bilet papierowy czy karta miejska) i możliwość płacenia za transport na podstawie przebytych przejazdów lub w pojeździe zwiększa wygodę i dostępność transportu miejskiego dla pasażerów. Digitalizacja danych o przejazdach umożliwia też ich agregację i analizę, a co za tym idzie – bardziej dokładne informacje o potrzebach pasażerów, które pozwalają na lepiej dopasowane programy lojalnościowe.

**Uwaga generalna - *zapewnienie efektywnego i transparentnego procesu rozdziału środków***

W ramach przedstawionego dokumentu, w planowanych inwestycjach znajdują się bardzo ogólne wskazania co do sposobów wdrażania projektów, budzące obawy po stronie firm, które opowiadają się za przejrzystością dystrybucji środków. Koniecznym jest by w ramach dystrybucji środków unijnych, dominowała procedura konkursowa umożliwiająca szeroki dostęp firm i wybór najlepszych jakościowo rozwiązań służącym efektywnej odbudowie gospodarki.

Mamy nadzieję, że zamieszczone powyżej postulaty i komentarze przyczynią się do powstania dobrego Planu Odbudowy. Dziękujemy raz jeszcze za aktywny dialog Rządu z przedsiębiorcami i partnerami publicznymi na temat Krajowego Planu Odbudowy. Jesteśmy przekonani, że prowadzone konsultacje dają szansę na to, że dokument można uzupełnić o istotne elementy, dzięki czemu udostępnione Polsce środki w ramach Funduszu Odbudowy będą mogły być wykorzystane w sposób najbardziej efektywny. Oczywiście deklarujemy gotowość do dalszego dialogu i służyliśmy naszą ekspertyzą i doświadczeniem nad dalszym tworzeniem planu, oraz wszelkich innych inicjatyw wspierających przedsiębiorców w Polsce.

Z poważaniem,



Tony Housh  
Prezes Amerykańskiej Izby Handlowej w Polsce

**W załączeniu** – Raport „Innowacyjne technologie - jak wyroby medyczne mogą usprawnić ochronę zdrowia w Polsce”