



ZWIĄZEK ZAWODOWY
Członków Załóg HEMS i EMS
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego



Warszawa, 31 sierpnia 2026 r.

1. Związek Zawodowy Członków Załóg HEMS i EMS
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego
ul. Księżycowa 5
01-934 Warszawa
2. Związek Zawodowy Pilotów HEMS
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego
ul. Księżycowa 5
01-934 Warszawa
3. Organizacja Zakładowa nr 07-125 OPZZ „Konfederacja Pracy”
w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym
ul. Księżycowa 5
01-934 Warszawa

Pani

Jolanta Sobierańska-Grenda

Minister Zdrowia

Ministerstwo Zdrowia

W sprawie zapewnienia stabilnego finansowania Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej

Szanowna Pani Minister,

działając w imieniu trzech reprezentatywnych organizacji związkowych działających w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym, zwracamy się o pilne podjęcie działań w sprawie zapewnienia LPR stabilnego finansowania. **Nie jest to wystąpienie dotyczące wyłącznie wynagrodzeń pracowników. Problem LPR ma charakter systemowy i wynika przede wszystkim z braku przewidywalnego mechanizmu aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej wraz ze wzrostem kosztów działalności.**

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe nie może być finansowane w sposób, który uniemożliwia racjonalne i wieloletnie planowanie działalności. Obecny model wymusza coroczne zabieganie o dodatkowe środki na koszty, których wzrost jest przewidywalny i wynika z charakteru działalności jednostki.

Stabilność finansowania LPR

Z informacji przekazanych stronie społecznej wynika, że budżet LPR na 2026 r. został ustalony na poziomie zasadniczo odpowiadającym finansowaniu w 2025 r., mimo wzrostu kosztów działalności. Rada Ministrów przyjęła wstępny projekt budżetu na 2027 r., a Rząd wskazał, że **w 2027 r. zdrowie będzie priorytetem**. Wydatki na ochronę zdrowia wzrosną o **26,3 mld zł – do 274,1 mld zł**. Tymczasem według informacji Dyrektora LPR **plan finansowania LPR na 2027 r. miałby pozostać na poziomie zbliżonym do 2025 r., tj. około 294 mln zł**. Oznacza to, że przez trzy kolejne lata jednostka realizująca zadania ratunkowe i utrzymująca rozbudowaną infrastrukturę lotniczą miałaby funkcjonować przy zasadniczo niezmienionym finansowaniu.

Jak to możliwe, że przy wzroście wydatków państwa na ochronę zdrowia o 26,3 mld zł strategiczna jednostka PRM miałaby trzeci rok z rzędu otrzymać zasadniczo tę samą dotację?

Koszty LPR obejmują paliwo lotnicze, obsługę techniczną i utrzymanie statków powietrznych, części i komponenty, infrastrukturę, sprzęt medyczny, szkolenia, utrzymanie gotowości oraz wynagrodzenia. **Każde istotne ograniczenie kosztów działalności operacyjnej może wprost przekładać się na ograniczenie możliwości wykonywania misji i dostępności lotniczego komponentu systemu PRM.**

Ryzyko ograniczenia działalności już w 2026 r.

W korespondencji LPR z Ministerstwem Zdrowia wskazywano konieczność zabezpieczenia dodatkowych **19 052 481 zł** związanych ze wzrostem kosztów funkcjonowania w 2026 r., w tym kosztów części, usuwania usterek i paliwa, a także **6 246 769,26 zł** związanych z wcześniejszym finansowaniem dodatków za pracę w godzinach nocnych oraz w niedziele i święta.

Dodatkowe koszty paliwa do śmigłowców określono na **5 021 000 zł**. LPR nie ma możliwości przeniesienia tego wzrostu kosztów na płatnika w sposób analogiczny do podmiotów finansowanych poprzez wycenę świadczeń. **Jeżeli wzrost kosztów nie zostanie pokryty dodatkowym finansowaniem, środki muszą zostać znalezione wewnątrz dotychczasowego budżetu.**

Ministerstwo Zdrowia wyraziło zgodę na procedowanie wniosku o uruchomienie tych środków, jednak nie oznacza to jeszcze ich ostatecznego przyznania. Wniosek ma zostać przekazany do Departamentu Budżetu i podlegać dalszym uzgodnieniom z Ministerstwem Finansów. **Ostateczna wysokość przyznanych środków pozostaje zatem na tym etapie niepewna.**

14 lipca 2026 r. Dyrektor LPR poinformował stronę społeczną, że brak odpowiedniego zwiększenia finansowania może doprowadzić do konieczności ograniczenia działalności pod koniec bieżącego roku. **Ograniczenie liczby baz, czasu ich funkcjonowania lub zasobów kadrowych oznaczałoby zmniejszenie zdolności systemu do szybkiego dotarcia do pacjenta.**

Nowe obowiązki a brak dodatkowego finansowania

Decyzją ministra właściwego do spraw informatyzacji z 7 maja 2026 r. **LPR zostało z urzędu wpisane do wykazu podmiotów kluczowych i ważnych** na podstawie ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa. Oznacza to dodatkowe obowiązki organizacyjne, operacyjne, nadzorcze i regulacyjne.

Państwo uznało LPR za jednostkę o znaczeniu strategicznym, nakładając na nią dodatkowe obowiązki i wymagania. Powinno to znajdować odzwierciedlenie również w odpowiednim poziomie finansowania jednostki.

Utrzymanie floty – ryzyko narastające wraz z intensywną eksploatacją

Trzon floty stanowią **23 śmigłowce EC135 dostarczone w latach 2009–2010 i wdrożone do służby do 2011 r.** Łączny nalot przekroczył **125 tys. godzin**, a liczba lądowań **500 tys.** Intensywna eksploatacja powoduje systematyczny wzrost kosztów przeglądów, części, komponentów, remontów oraz wymiany silników i przekładni. **Nie są to wydatki, które można dowolnie odłożyć lub ograniczyć bez wpływu na dostępność floty i gotowość**

operacyjną. Część prac wynika z wymagań technicznych i eksploatacyjnych; ich niewykonanie może prowadzić do wyłączania statków powietrznych z eksploatacji.

Państwo sfinansowało już program wymiany **48 silników i 19 przekładni głównych w 23 śmigłowcach EC135** o łącznym koszcie około **220 mln zł** w latach 2021–2025. Zakup sześciu nowych śmigłowców jest potrzebną inwestycją, ale **nie zastępuje stabilnego mechanizmu finansowania bieżącego utrzymania i eksploatacji floty.**

Utrzymanie floty w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i gotowość do realizacji misji jest jednym z podstawowych, a zarazem najbardziej kosztownych elementów działalności LPR. Nie twierdzimy, że niedostateczne finansowanie automatycznie prowadzi do wypadku lotniczego, jednak presja kosztowa, ograniczanie marginesu rezerwowego i trudności w wieloletnim planowaniu obsługi technicznej powinny być traktowane jako element zarządzania ryzykiem operacyjnym.

Wynagrodzenia – konsekwencja braku odpowiedniego mechanizmu aktualizacji dotacji

6 lutego 2025 r. LPR i trzy organizacje związkowe zawarły Porozumienie przewidujące mechanizm corocznego wzrostu wynagrodzeń od 1 lipca. Koszt realizacji tego mechanizmu od 1 lipca 2026 r. określono na **7 861 953,31 zł**. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na skalę problemu. **Państwo przeznacza na realizację ustawowych wzrostów wynagrodzeń w ochronie zdrowia w 2026 roku 9,25 miliarda złotych**, podczas gdy **LPR potrzebuje na realizację przyjętego mechanizmu niespełna 8 mln zł.**

Porozumienie zostało zawarte w oparciu o wcześniejsze ustalenia i stanowisko Ministerstwa Zdrowia dotyczące corocznego zwiększania środków na wynagrodzenia w LPR. Następnie, w piśmie z dnia 10 lipca 2026 r., Ministerstwo Zdrowia poinformowało LPR o braku zgody na zwiększenie dotacji podmiotowej o **7 861 953,31 zł**, wskazując jako przyczynę trudną sytuację finansową w ochronie zdrowia.

Problem wynagrodzeń jest jednym ze skutków braku mechanizmu dostosowywania dotacji do wzrostu kosztów działalności LPR. Brak zapewnienia środków nie powoduje automatycznego wygaśnięcia zobowiązań pracodawcy, może natomiast powodować roszczenia, spory, odsetki i dodatkowe koszty.

Utrzymywanie wynagrodzeń wysoko wykwalifikowanej kadry na niezmiennym poziomie przy równoczesnym wzroście ustawowych minimów może prowadzić do spłaszczenia wynagrodzeń i stopniowej utraty konkurencyjności LPR na rynku pracy.

Kadry, których nie można pozyskać z dnia na dzień

LPR dysponuje wysoko wyspecjalizowaną kadrą, której nie można zastąpić z dnia na dzień. Pełne przygotowanie pilota HEMS trwa od roku do dwóch lat, przygotowanie Członka Załogi HEMS co najmniej sześć miesięcy, a wdrożenie mechanika lotniczego z licencją B i C nawet trzy–cztery lata.

LPR zatrudnia około 105 pilotów HEMS i 13 pilotów EMS, około 120 CZaH, około 140 lekarzy oraz około 75 mechaników lotniczych B/C. **Utrata tych pracowników oznacza utratę wieloletniego kapitału kompetencyjnego oraz kosztów poniesionych na szkolenie i wdrożenie.**

LPR posiada 100% obsady lekarskiej wymaganej dla realizacji zadań. **Zasób ten powinien być traktowany przez państwo jako inwestycja w bezpieczeństwo systemu, a nie jako koszt, który można bez konsekwencji ograniczać.**

LPR wykonuje zadania wykraczające poza standardową działalność ratunkową

Państwo wielokrotnie korzystało z unikalnych zdolności LPR w sytuacjach kryzysowych i zadaniach nadzwyczajnych. Wśród przykładów należy wskazać Światowe Dni Młodzieży, działania podczas pandemii COVID-19, transporty ECMO, działania związane z wojną w Ukrainie, zabezpieczenie powodzi w 2024 r., transporty międzynarodowe oraz współpracę z wojskiem, Policją, PSP, GROM i innymi służbami.

Podczas powodzi we wrześniu 2024 r. dodatkowe zespoły działały w Opolu, Zielonej Górze i Wrocławiu. W okresie 16–30 września wykonano **141 misji medycznych na terenach powodziowych, w tym 38 przez dodatkowe zespoły HEMS.**

Nie można oczekiwać od LPR gotowości do wykonywania zadań nadzwyczajnych, jednocześnie finansując jednostkę w sposób, który nie zapewnia środków na utrzymanie tej gotowości.

Członek Załogi HEMS – problem nierozwiązany od lat

Członek Załogi HEMS to funkcja pełniona przez ratownika medycznego lub pielęgniarkę. Jego zadania obejmują zarówno czynności medyczne, jak i szeroki zakres czynności operacyjno-lotniczych. W modelu organizacji HEMS stosowanym przez LPR odpowiednio wyszkolony **CZaH jest niezbędnym i integralnym elementem załogi oraz zdolności operacyjnej**. Zgodnie z przepisami europejskimi regulującymi wykonywanie operacji HEMS **minimalny skład załogi obejmuje jednego pilota oraz jednego członka załogi HEMS**.

Kwestia ustawowego uregulowania tej funkcji była wielokrotnie podnoszona i pojawiała się w toku prac nad zmianami ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym, lecz dotychczas nie uzyskała akceptacji MZ i nie została rozwiązana systemowo. W naszej ocenie jest to kolejny przykład sytuacji, w której rzeczywisty charakter i znaczenie działalności LPR nie znajdują odpowiedniego odzwierciedlenia w rozwiązaniach systemowych.

Jednostka, która nie generowała zadłużenia

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe nigdy nie było jednostką zadłużoną. Przez lata realizowało zadania w ramach przyznawanych środków i utrzymywało gotowość operacyjną. **Nie można jednak wymagać, aby stabilność finansową jednostki budowano poprzez ciągle poszukiwanie dodatkowych środków i ograniczanie innych wydatków.**

Problem obecny co najmniej od dekady

Obecna sytuacja nie jest zdarzeniem jednorazowym. Przez ostatnią dekadę strona społeczna wielokrotnie uczestniczyła w rozmowach dotyczących zabezpieczenia środków na wynagrodzenia i bieżące funkcjonowanie LPR. **Za każdym razem LPR musiało podejmować dodatkowe działania, aby uzyskać środki odpowiadające rozwiązaniom wprowadzanym w systemie ochrony zdrowia, podczas gdy inne jednostki otrzymywały środki w sposób bardziej automatyczny.**

Porozumienie z 6 lutego 2025 roku było próbą zakończenia tego corocznego cyklu zabiegania o środki. **Zmiana osób kierujących administracją nie powinna oznaczać utraty ciągłości wcześniej wypracowanych i zaakceptowanych mechanizmów.**

Brak dialogu ze stroną społeczną

W dniu **14 lipca 2026 r.**, bezpośrednio po uzyskaniu informacji o odmowie zwiększenia dotacji, trzy reprezentatywne organizacje związkowe działające w LPR zwróciły się do Pani Minister odpowiedzialnej za nadzór nad Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym – **Pani Minister Katarzyny Kacperczyk** – **z wnioskiem o pilne spotkanie** w sprawie sytuacji finansowej LPR, skutków odmowy zwiększenia finansowania oraz dalszego funkcjonowania jednostki. **Do dnia sporządzenia niniejszego pisma wniosek ten pozostał bez odpowiedzi.**

Jeżeli od strony społecznej oczekuje się odpowiedzialności i konstruktywnego podejścia, konieczny jest również rzeczywisty dialog po stronie administracji państwowej.

Wnioski i postulaty strony społecznej

1. **Zabezpieczenie środków finansowych** niezbędnych do utrzymania obecnego poziomu działalności LPR w 2026 r., w szczególności środków koniecznych do realizacji zobowiązań wynikających z Porozumienia z 6 lutego 2025 r.
2. **Zapewnienie środków pozwalających utrzymać obecny poziom zabezpieczenia operacyjnego wszystkich baz LPR** oraz uniknąć ograniczenia działalności, zamykania baz i redukcji zatrudnienia.
3. **Wprowadzenie stabilnego i przewidywalnego mechanizmu ustalania oraz corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej LPR**, uwzględniającego rzeczywisty wzrost kosztów funkcjonowania jednostki.

4. **Zapewnienie, aby wzrost kosztów wynagrodzeń był uwzględniany przy corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej LPR**, w sposób gwarantujący stabilne i przewidywalne finansowanie zobowiązań pracodawcy.
5. **Podjęcie rzeczywistego dialogu ze stroną społeczną** oraz pilne wyznaczenie terminu spotkania trzech reprezentatywnych organizacji związkowych z Panią Minister odpowiedzialną za nadzór nad LPR.
6. **Podjęcie prac nad ustawowym uregulowaniem funkcji Członka Załogi HEMS** w systemie Państwowego Ratownictwa Medycznego.
7. **Przeprowadzenie wspólnie z Dyrekcją LPR analizy obecnego modelu finansowania oraz wypracowanie docelowego mechanizmu ustalania i corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej**, który zapewni możliwość wieloletniego planowania działalności, zatrudnienia, szkoleń, inwestycji oraz utrzymania gotowości operacyjnej.

Nie prosimy o przywileje. Domagamy się systemowego rozwiązania. LPR przez lata udowodniło swoją wartość, realizując zadania ratunkowe i kryzysowe, utrzymując specjalistyczną kadrę i nie generując zadłużenia. **Dzisiaj państwo powinno odpowiedzieć sobie na pytanie, czy chce ten potencjał utrzymać.**

Nie może być tak, że państwo zwiększa zakres zadań LPR, oczekuje utrzymania najwyższych standardów bezpieczeństwa, korzysta z wyspecjalizowanych kadr i jednocześnie pozostawia jednostkę bez stabilnego mechanizmu zabezpieczającego środki niezbędne do realizacji tych zadań. Nie chcemy za rok ponownie zwracać się do Ministerstwa Zdrowia w tej samej sprawie. Chcemy, aby problem, który od wielu lat jest jedynie przesuwany w czasie, został wreszcie rozwiązany systemowo.

W związku z powyższym prosimy o przedstawienie w terminie 14 dni stanowiska w odniesieniu do przedstawionych postulatów oraz harmonogramu dalszych działań.

Z poważaniem

w imieniu Związku CzaH

w imieniu Związku Pilotów

w imieniu Związku OZ nr. 07-
125 OPZZ „Konfederacja
Pracy“



PODPIS ZAUFANY
**MATEUSZ MAREK
RZECZKOWSKI**
31.08.2026 21:09:13 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym



PODPIS ZAUFANY
**DARIUSZ PIOTR
TATAROWSKI**
31.08.2026 20:36:37 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym



PODPIS ZAUFANY
**MAREK
DOBRZYŃSKI**
31.08.2026 18:40:32 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Przewodniczący

Przewodniczący

Przewodniczący

Do wiadomości:

1. Pan Donal Tusk – Prezes Rady Ministrów
2. Pan Andrzej Domański – Minister Finansów i Gospodarki
3. Pan Władysław Kosiniak-Kamysz – Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Obrony Narodowej
4. Pan Marcin Kierwiński – Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Załączniki:

1. Szczegółowa sytuacja finansowa i operacyjna Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz wnioski strony społecznej

Załącznik 1 – Szczegółowa sytuacja finansowa i operacyjna Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz wnioski strony społecznej

Stabilność finansowania LPR

Skala problemu jest szczególnie widoczna przy porównaniu kolejnych lat budżetowych. Z informacji przekazanych stronie społecznej wynika, że **budżet LPR na 2026 r. został ustalony na poziomie zasadniczo odpowiadającym poziomowi finansowania z 2025 r., mimo istotnego wzrostu kosztów działalności jednostki.** Rada Ministrów przyjęła wstępny projekt budżetu na 2027 r., a Rząd wskazał, że **w 2027 r. zdrowie będzie priorytetem**, a wydatki na ochronę zdrowia wzrosną o **26,3 mld zł – do 274,1 mld zł.** Tymczasem według informacji Dyrektora LPR **plan finansowania LPR na 2027 r. miałby pozostać na poziomie zbliżonym do 2025 r., tj. około 294 mln zł.** Oznacza to w praktyce, że przez trzy kolejne lata jednostka odpowiedzialna za realizację zadań ratunkowych i bezpieczeństwo zdrowotne obywateli miałaby funkcjonować w warunkach finansowania pozostającego zasadniczo na tym samym poziomie, podczas gdy koszty jej działalności systematycznie rosną.

Jak to możliwe, że przy wzroście wydatków państwa na ochronę zdrowia o 26,3 mld zł strategiczna jednostka PRM miałaby trzeci rok z rzędu otrzymać zasadniczo tę samą dotację? Nie sposób prowadzić w ten sposób działalności jednostki, której koszty nie mogą pozostawać niezmiennie.

LPR ponosi bowiem m.in. koszty paliwa lotniczego, obsługi i utrzymania statków powietrznych, części i komponentów lotniczych, infrastruktury, sprzętu medycznego, szkoleń, utrzymania gotowości operacyjnej oraz wynagrodzeń wysoko wykwalifikowanego personelu. W przypadku jednostki, której podstawowym narzędziem pracy są śmigłowce i samoloty, kosztów tych nie można dowolnie ograniczać bez wpływu na możliwość wykonywania powierzonych jej zadań.

Każde istotne ograniczenie kosztów działalności operacyjnej LPR może wprost przekładać się na ograniczenie możliwości wykonywania misji, a tym samym na poziom bezpieczeństwa realizacji operacji lotniczych. Ograniczanie działalności Lotniczego Pogotowia Ratunkowego nie jest zwykłym działaniem oszczędnościowym. Oznacza ograniczenie dostępności lotniczego komponentu systemu ratownictwa medycznego, a tym samym **może bezpośrednio wpływać na bezpieczeństwo pacjentów oraz zdolność państwa do skutecznego reagowania w sytuacjach zagrożenia.** Nie można zatem traktować kosztów funkcjonowania LPR wyłącznie jako pozycji w planie finansowym.

Ryzyko ograniczenia działalności już w 2026 roku

W 2026 roku problem ten stał się szczególnie widoczny. Poziom przyznanej LPR dotacji nie został zwiększony w stosunku do roku 2025, pomimo wzrostu kosztów funkcjonowania jednostki. W oficjalnej korespondencji LPR z Ministerstwem Zdrowia wskazywano na konieczność zabezpieczenia dodatkowych środków, w tym **19 052 481 zł** związanych ze wzrostem kosztów funkcjonowania w 2026 roku. Kwota ta obejmuje m.in. środki na zabezpieczenie części do śmigłowców i samolotów, usunięcie usterek technicznych oraz pokrycie wzrostu cen paliwa lotniczego w 2026 roku, a także **6 246 769,26 zł** związanych z wcześniejszym finansowaniem dodatków za pracę w godzinach nocnych oraz w niedziele i święta.

Ministerstwo Zdrowia wyraziło zgodę na procedowanie wniosku o uruchomienie tych środków, jednak nie oznacza to jeszcze ich ostatecznego przyznania. Wniosek ma zostać przekazany do Departamentu Budżetu i podlegać dalszym uzgodnieniom z Ministerstwem Finansów. **Ostateczna wysokość przyznanych środków pozostaje zatem na tym etapie niepewna.**

Są to zatem w znacznej części koszty bezpośrednio związane z utrzymaniem ciągłości i bezpieczeństwa działalności operacyjnej LPR. Oznacza to, że **nawet środki niezbędne do pokrycia już zidentyfikowanych i udokumentowanych kosztów funkcjonowania LPR nie są obecnie objęte stabilnym mechanizmem ustalania i corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej, lecz wymagają każdorazowo odrębnej procedury i uzgodnień budżetowych.** Podczas spotkania ze stroną społeczną w **dniu 14 lipca 2026 r.** Dyrektor Lotniczego

Pogotowia Ratunkowego poinformował przedstawicieli organizacji związkowych, że **brak odpowiedniego zwiększenia finansowania** może w konsekwencji doprowadzić do konieczności podjęcia działań obejmujących **ograniczenie działalności LPR**. Zostało to przedstawione jako rozwiązanie ostateczne, do którego Dyrekcja zamierza dopuścić dopiero po wykorzystaniu wszystkich innych możliwości. Jednak sam fakt, że takie rozwiązania muszą być obecnie brane pod uwagę przez kierownictwo LPR, **powinien być dla Ministerstwa Zdrowia sygnałem alarmowym. Mówimy bowiem o realnym ryzyku ograniczenia dostępności lotniczego ratownictwa medycznego, a nie o abstrakcyjnym problemie księgowym.**

Szczególnie istotnym przykładem jest wzrost kosztów paliwa lotniczego. W oficjalnej korespondencji LPR z Ministerstwem Zdrowia kwota dodatkowych wydatków na paliwo do śmigłowców w 2026 r. została określona na **5 021 000 zł**. Koszt ten nie wynika ze zwiększenia zakresu działalności, lecz ze wzrostu cen paliwa niezbędnego do utrzymania dotychczasowego poziomu gotowości operacyjnej. **LPR nie ma możliwości przeniesienia tych kosztów na płatnika** w sposób analogiczny do podmiotów finansowanych poprzez system wyceny świadczeń. **Jeżeli wzrost kosztów nie zostanie pokryty dodatkowym finansowaniem, środki muszą zostać znalezione wewnątrz dotychczasowego budżetu.**

Kolejnym przykładem **rozbieżności pomiędzy zakresem obowiązków nakładanych na LPR a zapewnianiem środków na ich realizację** jest również obszar cyberbezpieczeństwa. **Decyzją Ministra właściwego do spraw informatyzacji z dnia 7 maja 2026 r. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe zostało z urzędu wpisane do wykazu podmiotów kluczowych i podmiotów ważnych na podstawie ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa.** W związku z tym wpisem oraz obowiązkami wynikającymi z przepisów dotyczących cyberbezpieczeństwa na LPR nałożone zostały dodatkowe obowiązki organizacyjne, operacyjne, nadzorcze i regulacyjne w tym obszarze. Jednocześnie realizacja tych obowiązków wymaga zwiększenia zasobów kadrowych i organizacyjnych, co zostało wskazane przez Dyrektora LPR w korespondencji kierowanej do Ministerstwa Zdrowia. **Jest to kolejny przykład sytuacji, w której państwo zwiększa zakres odpowiedzialności LPR, nie zapewniając jednocześnie adekwatnego mechanizmu uwzględniania kosztów wynikających z tych obowiązków przy ustalaniu i corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej.**

Państwo uznało LPR za jednostkę o znaczeniu strategicznym, nakładając na nią z tego tytułu dodatkowe obowiązki i wymagania. Powinno to znajdować odzwierciedlenie nie tylko w oczekiwaniach wobec jednostki, ale również w sposobie zapewnienia jej stabilnego finansowania.

Z punktu widzenia strony społecznej szczególnie istotne jest to, że potencjalne działania oszczędnościowe w jednostce tego rodzaju nie mogą być oceniane wyłącznie przez pryzmat wysokości oszczędności. **Ograniczenie liczby baz, skrócenie czasu ich funkcjonowania czy redukcja liczby personelu oznacza bowiem zmniejszenie zdolności systemu do szybkiego dotarcia do pacjenta i wykonania specjalistycznej misji ratunkowej.** W przypadku działalności lotniczej dodatkowo należy pamiętać, że utrzymywanie odpowiednich zasobów kadrowych **jest elementem bezpieczeństwa operacji.** Nie można zatem prowadzić polityki finansowej, która wymusza redukcję zasobów niezbędnych do utrzymania bezpiecznej i ciągłej działalności lotniczej. Co więcej, **ograniczenia i cięcia kosztów w działalności lotniczej mogą wprost przekładać się na poziom bezpieczeństwa realizacji operacji lotniczych.** Lotnictwo jest obszarem, w którym bezpieczeństwo musi pozostawać nadrzędną wartością. Nie można oczekiwać utrzymywania najwyższych standardów bezpieczeństwa, sprawności technicznej, wyszkolenia i gotowości operacyjnej, jednocześnie prowadząc politykę finansową, która wymusza ciągle poszukiwanie oszczędności w organizacji odpowiedzialnej za całodobowe wykonywanie operacji lotniczych.

Utrzymanie floty – ryzyko narastające wraz z jej intensywną eksploatacją

Szczególnego uwzględnienia wymaga sytuacja floty śmigłowcowej LPR. **Trzon floty stanowią 23 śmigłowce EC135 dostarczone w latach 2009–2010 i wdrożone do służby w kolejnych bazach do 2011 r.** Są to statki powietrzne intensywnie eksploatowane w systemie całodobowych operacji ratowniczych HEMS. Łączny nalot floty EC135 przekroczył już **125 tys. godzin**, a liczba wykonanych przez nie lądowań sięga ponad **500 tys.**

Tak intensywna eksploatacja oznacza systematyczne narastanie kosztów obsługi technicznej. LPR ponosi koszty

przeglądów, części i komponentów, remontów oraz wymiany podzespołów eksploatacyjnych, w tym silników i przekładni. Wraz z wiekiem i nalotem statków powietrznych koszty te będą naturalnie rosły. **Nie są to wydatki, które można dowolnie odłożyć lub ograniczyć bez wpływu na dostępność floty i gotowość operacyjną.** Z tego względu **brak stabilnego finansowania utrzymania floty nie powinien być przedstawiany jako prosta zależność: „mniej środków – mniej obsługa”.** Część prac obsługowych, remontowych i wymian komponentów wynika bowiem z obowiązujących wymagań technicznych i eksploatacyjnych, a ich niewykonanie lub odroczenie może prowadzić do wyłączenia statków powietrznych z eksploatacji, ograniczenia dostępności floty, a w konsekwencji do ograniczenia możliwości realizacji zadań ratunkowych.

Skala tych kosztów nie jest hipotetyczna. Państwo ustanowiło już program wymiany **48 silników i 19 przekładni głównych w 23 śmigłowcach EC135**, którego całkowity koszt w latach 2021–2025 wyniósł około **220 mln zł**. Realizacja programu wymagała dodatkowego zwiększenia finansowania w ostatnim roku jego realizacji. Również podjęta w 2025 r. decyzja o finansowaniu zakupu nowych śmigłowców jest potrzebną inwestycją w rozwój i odnowę potencjału LPR, jednak **nie zastępuje stabilnego mechanizmu uwzględniania rosnących kosztów bieżącego utrzymania i eksploatacji floty przy ustalaniu i corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej.**

Jednocześnie LPR musi utrzymywać odpowiedni poziom rezerwy technicznej, ponieważ przy całodobowej działalności ratowniczej wyłączenie pojedynczego statku powietrznego z eksploatacji może mieć bezpośrednie znaczenie dla możliwości zabezpieczenia operacyjnego danej bazy. **Utrzymanie floty w stanie zapewniającym bezpieczeństwo i gotowość do realizacji misji jest zatem jednym z podstawowych, a zarazem najbardziej kosztownych elementów działalności LPR.**

Problem będzie narastał wraz z dalszą eksploatacją obecnej floty. Z punktu widzenia państwa oznacza to konieczność prowadzenia wieloletniej polityki finansowej uwzględniającej nie tylko bieżące koszty utrzymania statków powietrznych, ale również ich modernizację i stopniową odnowę.

Nie można oczekiwać utrzymania najwyższych standardów bezpieczeństwa i gotowości operacyjnej przy jednoczesnym finansowaniu jednostki w sposób, który nie pozwala na przewidywanie i zabezpieczenie tych kosztów w perspektywie wieloletniej.

Kwestia ta ma również **wymiar bezpieczeństwa i odpowiedzialności państwa.** Nie twierdzimy, że niedostateczna dotacja automatycznie prowadzi do wypadku lotniczego. Jednak **systematyczne ograniczanie marginesu rezerwowego floty, narastająca presja kosztowa oraz trudności w wieloletnim planowaniu obsługi technicznej są czynnikami, które powinny być traktowane jako element zarządzania ryzykiem operacyjnym.** W przypadku wystąpienia poważnego incydentu lub wypadku lotniczego – nawet gdyby jego przyczyna nie była bezpośrednio związana ze stanem technicznym statku powietrznego – zasadne będzie postawienie pytania, **czy państwo, mając wiedzę o wieku i intensywności eksploatacji floty oraz o zgłaszanych problemach finansowych LPR, zapewniło jednostce warunki niezbędne do odpowiednio wczesnego planowania utrzymania i odnowy jej podstawowego narzędzia pracy.**

Ewentualne czasowe wyłączanie baz z powodu braku dostępnych statków powietrznych albo wystąpienie poważnego zdarzenia lotniczego w warunkach wcześniejszych, publicznie sygnalizowanych problemów finansowych mogłoby generować nie tylko konsekwencje dla pacjentów i systemu PRM, lecz także istotne ryzyko wizerunkowe dla Ministerstwa Zdrowia jako organu odpowiedzialnego za finansowanie i nadzór nad LPR.

Z punktu widzenia interesu publicznego znacznie racjonalniejsze jest więc stworzenie z wyprzedzeniem mechanizmu pozwalającego finansować rosnące koszty utrzymania i stopniowej odnowy floty niż reagowanie doraźnie dopiero wtedy, gdy problem przełoży się na ograniczenie gotowości operacyjnej.

LPR nie może być finansowane tak, jak gdyby jego podstawowym narzędziem pracy był zwykły sprzęt medyczny – podstawowym narzędziem działania jednostki są statki powietrzne, których bezpieczna eksploatacja wymaga ogromnych i rosnących nakładów finansowych.

LPR a pozostałe jednostki Państwowego Ratownictwa Medycznego

Szczególnie niezrozumiała jest sytuacja LPR w zestawieniu z funkcjonowaniem naziemnych zespołów ratownictwa medycznego. W przypadku naziemnych ZRM finansowanie jest związane z wyceną świadczeń i stawką za dobę funkcjonowania zespołu. Mechanizm ten pozwala na uwzględnianie zmian kosztów realizacji świadczeń, w tym kosztów pracy i innych elementów działalności. AOTMiT prowadzi proces taryfikacji świadczeń, którego efektem jest ustalanie i publikowanie taryf świadczeń, zatwierdzanych przez ministra właściwego do spraw zdrowia. **LPR – mimo że jest integralnym elementem systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego – pozostaje w tym zakresie wyjątkiem, którego finansowanie nie posiada analogicznego, przewidywalnego mechanizmu automatycznej waloryzacji.** W konsekwencji każdorazowy wzrost kosztów funkcjonowania LPR wymaga podejmowania dodatkowych działań i uzyskiwania kolejnych decyzji dotyczących zwiększenia dotacji.

Co istotne, sam ustawodawca dostrzega specyfikę kosztów funkcjonowania lotniczych zespołów ratownictwa medycznego. Zgodnie z **art. 48 ust. 4 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym** kalkulacja kosztów działalności LZRM dokonywana jest z uwzględnieniem kosztów **bezpośrednich i pośrednich, w szczególności kosztów osobowych, eksploatacyjnych, administracyjno-gospodarczych oraz odpisu amortyzacyjnego.** Oznacza to, że przepisy wprost wskazują podstawowe kategorie kosztów, które należy uwzględnić przy kalkulacji działalności LZRM. **Problem polega jednak na braku mechanizmu, który zapewniłby, że wzrost tych kosztów znajduje odpowiednie i przewidywalne odzwierciedlenie w wysokości dotacji podmiotowej LPR.**

To właśnie ten mechanizm, a właściwie jego brak, jest źródłem większości problemów, które od wielu lat obserwują pracownicy i organizacje związkowe LPR. Nie oczekujemy kolejnego doraźnego zwiększenia dotacji, które za rok ponownie wymagać będzie interwencji. Oczekujemy stworzenia stabilnego i przewidywalnego mechanizmu ustalania oraz corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej LPR.

Wynagrodzenia – problem będący konsekwencją braku mechanizmu aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej

Jednym z najbardziej widocznych skutków braku przewidywalnego mechanizmu aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej jest problem wynagrodzeń. W dniu **6 lutego 2025 r.** pomiędzy LPR a trzema organizacjami związkowymi zostało zawarte porozumienie, które przewidywało mechanizm corocznego wzrostu wynagrodzeń od 1 lipca, powiązany z dynamiką ustawy z dnia 8 czerwca 2017 r. o sposobie ustalania najniższego wynagrodzenia zasadniczego w podmiotach leczniczych. Mechanizm ten był wypracowanym kompromisem pomiędzy pracodawcą i stroną społeczną. **Co istotne, rozwiązanie to zostało wypracowane w oparciu o wcześniejsze ustalenia i stanowisko Ministerstwa Zdrowia.** Jego podstawą było zobowiązanie Ministerstwa w piśmie Podsekretarza Stanu Marka Kosa z dnia 23 grudnia 2024 r. do corocznego zwiększania budżetu LPR na wynagrodzenia. Porozumienie było więc próbą rozwiązania problemu, który od lat pozostawał nierozwiązany. **Strona społeczna zgodziła się na mechanizm, który miał zapewnić przewidywalność wzrostu wynagrodzeń, a jednocześnie pozwolić LPR planować związane z tym koszty.** Mechanizm ten bezpośrednio powiązał wzrost budżetu LPR na wynagrodzenia z dynamiką wzrostu wynagrodzeń wynikających z ustawy.

LPR po zmianach w kierownictwie resortu **informowało Ministerstwo Zdrowia o funkcjonowaniu tego mechanizmu i o konieczności zabezpieczenia środków na jego realizację.** W piśmie z 23 marca 2026 r. wskazano wzrost wynagrodzeń od 1 lipca 2026 r. o **8,82%**, a koszt realizacji mechanizmu w 2026 r. określono na **7 861 953,31 zł.** W kolejnych pismach LPR wskazywało, że zobowiązania te **staną się wymagalne od 1 lipca 2026 r.** oraz że brak zabezpieczenia środków może prowadzić do powstania roszczeń pracowniczych i sporu zbiorowego.

Tymczasem **mechanizm ten został podważony wskutek braku zgody na zwiększenie dotacji LPR o kwotę niezbędną do realizacji przyjętego porozumienia.** W dniu 10 lipca 2026 r. Ministerstwo Zdrowia poinformowało LPR o braku zgody na zwiększenie dotacji podmiotowej o **7 861 953,31 zł,** wskazując jako powód „trudną sytuację finansową w ochronie zdrowia”. Co więcej, konsekwencją odmowy finansowania nie jest anulowanie wzrostu

kosztów pracy. Wynagrodzenia pracowników LPR są elementem stosunku pracy, a zawarte porozumienie stworzyło po stronie pracowników określone uprawnienia. **Brak zapewnienia przez organ finansujący środków nie powoduje automatycznie wygaśnięcia zobowiązań pracodawcy wobec pracowników.**

W efekcie decyzja o nieprzekazaniu środków **może doprowadzić do sytuacji, w której LPR będzie jednocześnie zobowiązane do realizacji praw pracowniczych i pozbawione środków niezbędnych do ich sfinansowania.** To z kolei może prowadzić do sporów sądowych, dodatkowych kosztów, odsetek oraz obciążenia jednostki kosztami, których można byłoby uniknąć poprzez zapewnienie finansowania na etapie planowania budżetu.

Powstaje zatem pytanie, **dlaczego koszt wynikający z prawidłowego i wcześniej zaakceptowanego mechanizmu finansowania wynagrodzeń ma zostać przerzucony na budżet LPR, skoro konieczność jego poniesienia wynika z wcześniej przyjętego mechanizmu wzrostu wynagrodzeń, a środki na jego realizację nie zostały odpowiednio zabezpieczone przez podmiot dysponujący środkami publicznymi.**

Zmiana osób kierujących Ministerstwem Zdrowia nie może oznaczać zmiany zasad funkcjonowania państwa wobec jednostki, która realizuje zadania publiczne o znaczeniu strategicznym.

Koszt realizacji podwyżek a skala wydatków państwa

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na skalę problemu. **Państwo przeznacza na realizację ustawowych wzrostów wynagrodzeń w ochronie zdrowia w 2026 roku 9,25 miliarda złotych, podczas gdy LPR potrzebuje na realizację przyjętego mechanizmu niespełna 8 mln zł.**

Przy budżecie Państwowego Ratownictwa Medycznego wynoszącym obecnie ponad **4 mld zł konieczność prowadzenia wielomiesięcznych negocjacji dotyczących kilku milionów złotych** niezbędnych do utrzymania prawidłowego poziomu wynagrodzeń wysoko wykwalifikowanej kadry LPR oraz utrzymania bieżącej działalności pokazuje skalę niespójności obecnego systemu.

Nie mówimy o wielomilionowych wynagrodzeniach pojedynczych pracowników ani o nadzwyczajnych przywilejach. Mówimy o zabezpieczeniu środków na godne wynagradzanie wysoko wykwalifikowanych specjalistów wykonujących zadania o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa zdrowotnego obywateli. Jednocześnie należy podkreślić, że pracownicy LPR nie są wynagradzani wyłącznie na poziomie minimalnych wynagrodzeń określonych w ustawie. To właśnie jest jednym z elementów problemu. **Jeżeli wynagrodzenia pracowników posiadających szczególne kwalifikacje pozostaną przez lata zamrożone, podczas gdy ustawowe minima będą systematycznie rosnąć, dojdzie do nieuchronnego spłaszczenia wynagrodzeń.** W przypadku LPR oznaczałoby to stopniową utratę przewagi płacowej, która jest jednym z podstawowych elementów umożliwiających utrzymanie wysoko wykwalifikowanej kadry.

Kadry, których nie można pozyskać z dnia na dzień

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe nie zatrudnia personelu, którego można w prosty sposób zastąpić poprzez rekrutację na rynku pracy. **W LPR pracują specjaliści posiadający kwalifikacje będące wynikiem wieloletniego procesu rekrutacji, szkolenia i wdrażania do pracy.**

Najbardziej wymagający jest proces przygotowania **pilotów HEMS.** W LPR pracuje około **105 pilotów HEMS** oraz około **13 pilotów EMS, a pełne wyszkolenie i wdrożenie pilota** do wykonywania operacji w systemie może trwać **od roku do nawet dwóch lat.**

Członkowie załóg HEMS to ratownicy medyczni lub pielęgniarki, którzy stanowią niewielką, wysoko wyspecjalizowaną grupę pracowników łączących kwalifikacje medyczne z wymaganiami związanymi z wykonywaniem operacji lotniczych. Obecnie jest ich w LPR około **120.** Kandydat musi przejść wieloetapowy proces rekrutacyjny, a następnie szkolenie i wdrożenie do wykonywania obowiązków w załodze HEMS. **Sam proces przygotowania członka załogi HEMS do realizacji zadań w załodze HEMS trwa minimum sześć miesięcy.** To nie jest więc pracownik, którego można zastąpić z dnia na dzień.

Lekarze wykonujący zadania w LPR stanowią **kluczowy element zdolności operacyjnej zespołów HEMS**, a ich zapewnienie w odpowiedniej liczbie i o wymaganych kwalifikacjach jest istotnym warunkiem utrzymania gotowości operacyjnej. Obecnie LPR zatrudnia około **140 lekarzy**. **Zdecydowaną większość lekarzy stanowią specjaliści medycyny ratunkowej oraz anestezjologii i intensywnej terapii**. Proces rekrutacji lekarza do pracy w HEMS jest wieloetapowy i obejmuje weryfikację merytoryczną oraz psychologiczną, co czyni go unikatowym na skalę kraju. Pozwala on jednak na pozyskiwanie wysoko wykwalifikowanych specjalistów dostępnych na rynku. Jak wskazywał sam Pracodawca w korespondencji kierowanej do Ministerstwa Zdrowia, również w tym obszarze konieczne jest zapewnienie odpowiednich środków finansowych pozwalających na utrzymanie konkurencyjności wynagrodzeń i stabilności zatrudnienia.

Kolejną grupą szczególnie trudną do pozyskania są **mechanicy lotniczy** posiadający licencje kategorii B i C. W LPR pracuje ich około **75**, natomiast proces wdrożenia nowego mechanika może trwać **od trzech do czterech lat**. Personel techniczny jest niezbędny do utrzymania gotowości operacyjnej oraz bezpiecznej realizacji misji HEMS.

Państwo ponosi więc wieloletni koszt przygotowania specjalistów, których następnie – w przypadku braku odpowiednich warunków zatrudnienia – może utracić na rzecz prywatnego rynku. Z punktu widzenia finansów publicznych jest to rozwiązanie nieracjonalne. Państwo inwestuje w wyszkolenie specjalisty, ponosi koszt jego wdrożenia, zdobywania doświadczenia i utrzymania kwalifikacji, a następnie może utracić tego pracownika na rzecz podmiotów komercyjnych, które nie ponosiły kosztów jego przygotowania do wykonywania zadań. Nie jest to oszczędność. **Jest to przeniesienie kosztu z jednego miejsca systemu do innego oraz utrata kapitału kompetencyjnego państwa.**

LPR posiada zasoby, których inne jednostki systemu mogą tylko pozazdrościć

Warto również wskazać, że problem finansowania nie wynika z braku zdolności LPR do zapewnienia odpowiedniej kadry. Wręcz przeciwnie. Według informacji raportowanych przez Dyрекcję do Ministerstwa Zdrowia LPR posiada obecnie **100% obsady lekarskiej wymaganej dla realizacji zadań**. Jest to sytuacja wyjątkowa na tle systemu ratownictwa medycznego, w którym zapewnienie odpowiedniej liczby lekarzy stanowi dla wielu dysponentów poważny problem. **LPR posiada więc zasób kadrowy, którego utrzymanie powinno być traktowane przez państwo jako inwestycja w bezpieczeństwo systemu, a nie jako koszt, który można bez konsekwencji ograniczać.**

LPR wykonuje również zadania wykraczające poza standardową działalność ratunkową

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe wielokrotnie realizowało zadania na rzecz państwa wykraczające poza standardowe, codzienne funkcjonowanie systemu PRM. Na prośbę Ministerstwa Zdrowia oraz innych organów państwa LPR angażowało swoje zasoby w działania związane m.in. z:

- zabezpieczeniem Światowych Dni Młodzieży w Krakowie w 2016 r., w ramach którego LPR skierowało cztery śmigłowce i utworzyło czasową bazę w Krakowie-Czyżynach;
- działaniami podczas pandemii COVID-19, w tym transportami pacjentów, wykorzystaniem dodatkowych statków powietrznych, transportami ECMO oraz współpracą z wojskiem;
- transportem pacjentów i realizacją zadań związanych z sytuacją na granicy i powrotem obywateli polskich do kraju;
- działaniami na rzecz obywateli Ukrainy po rozpoczęciu wojny, w tym transportami oraz szkoleniami ukraińskich medyków;
- zabezpieczeniem działań związanych z powodzią we wrześniu 2024 r.;
- realizacją dodatkowych misji HEMS na terenach powodziowych;
- utworzeniem dodatkowych zespołów w Opolu, Zielonej Górze i Wrocławiu, przystosowanych do wykonywania ewakuacji z wykorzystaniem technik linowych;

- transportami pacjentów z Węgier do Polski w związku z wypadkiem polskiego autokaru;
- transport i asysta medyczna podczas ewakuacji osób z Afganistanu przez Uzbekistan;
- współpracą szkoleniową i operacyjną z Wojskiem Polskim, Policją, Państwową Strażą Pożarną, GROM oraz innymi służbami państwowymi.

W przypadku powodzi we wrześniu 2024 r. LPR w dniach 16–30 września uruchomiło dodatkowe zespoły Ratownik 113 i Ratownik 123 w bazach w Opolu, Zielonej Górze i Wrocławiu. W tym okresie LPR wykonało **141 misji medycznych na terenach powodziowych, w tym 38 misji wykonanych przez dodatkowe zespoły HEMS**. Są to tylko wybrane przykłady. **Państwo wielokrotnie korzystało z unikalnych zdolności LPR wtedy, gdy potrzebowało natychmiastowego wykorzystania specjalistycznego personelu, statków powietrznych i infrastruktury**. Nie można zatem oczekiwać od LPR gotowości do wykonywania zadań nadzwyczajnych, jednocześnie finansując jednostkę w sposób, który nie zapewnia środków na utrzymanie tej gotowości.

Członek Załogi HEMS – problem nierozwiązany od lat

Szczególnym przykładem braku systemowego dostosowania przepisów do rzeczywistego charakteru działalności LPR jest kwestia **Członka Załogi HEMS (CZaH)**. Członek Załogi HEMS wykonuje obowiązki, których nie można utożsamiać wyłącznie z pracą personelu medycznego naziemnego zespołu ratownictwa medycznego. Jego zadania obejmują zarówno czynności medyczne, jak i szeroki zakres czynności operacyjno-lotniczych. **Zgodnie z przepisami europejskimi regulującymi wykonywanie operacji HEMS, w szczególności rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012, minimalny skład załogi podczas standardowych operacji HEMS obejmuje jednego pilota oraz jednego członka załogi HEMS.**

W obecnym modelu organizacji operacji HEMS w Polsce oznacza to, że zapewnienie odpowiednio wykwalifikowanego CZaH jest niezbędnym elementem zdolności operacyjnej do realizacji standardowych misji HEMS. CZaH nie jest zatem dodatkowym, fakultatywnym zasobem kadrowym, lecz **niezbędnym i integralnym elementem załogi i zdolności operacyjnej LPR**. Uzyskanie kwalifikacji pozwalających na wykonywanie tych zadań wymaga wieloetapowej rekrutacji, specjalistycznego szkolenia oraz wdrożenia do wykonywania operacji, a czas potrzebny na przygotowanie pracownika do samodzielnej realizacji zadań w załodze HEMS wynosi co najmniej sześć miesięcy. Należy również zaznaczyć, że nie wszyscy kandydaci kończą specjalistyczne szkolenie z wynikiem pozytywnym.

W sytuacji, w której LPR funkcjonuje w modelu wymagającym od członków załogi łączenia kompetencji medycznych z zadaniami o charakterze lotniczo-operacyjnym, ograniczanie zasobów kadrowych lub presja na redukcję kosztów nie może być analizowane wyłącznie w kategoriach ekonomicznych, lecz musi być oceniane również przez pryzmat bezpieczeństwa wykonywania operacji HEMS.

Problem ten jest przez stronę społeczną podnoszony od lat. **Pomimo wielokrotnych działań zmierzających do systemowego uregulowania statusu CZaH i uwzględnienia specyfiki tej funkcji w ustawie o Państwowym Ratownictwie Medycznym, do chwili obecnej nie uzyskano akceptacji Ministerstwa Zdrowia dla takiego rozwiązania.** Kwestia uregulowania statusu CZaH była również uwzględniana w toku prac nad zmianą ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym i znalazła się na etapie konsultacji publicznych, jednak ostatecznie nie doprowadziło to do jej systemowego uregulowania. W naszej ocenie jest to kolejny przykład sytuacji, w której rzeczywisty charakter i znaczenie działalności LPR nie znajdują odpowiedniego odzwierciedlenia w rozwiązaniach systemowych.

Jednostka, która nie generowała zadłużenia

Na szczególne podkreślenie zasługuje również fakt, że Lotnicze Pogotowie Ratunkowe **nigdy nie było jednostką zadłużoną**. LPR przez lata funkcjonowało w ramach przyznawanych środków, realizując swoje zadania i utrzymując gotowość operacyjną. Jednocześnie ciągle niedoszacowanie finansowania oznaczało, że problem niedoboru środków był wielokrotnie rozwiązywany poprzez działania doraźne. **Nie można jednak wymagać**

od kolejnych dyrektorów LPR, aby stabilność finansową jednostki budowali poprzez ciągle poszukiwanie dodatkowych środków i ograniczanie innych wydatków. Stabilność finansowa jednostki odpowiedzialnej za bezpieczeństwo państwa powinna wynikać z prawidłowo skonstruowanego mechanizmu ustalania i corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej.

Problem obecny co najmniej od dekady

Obecna sytuacja nie jest zdarzeniem jednorazowym. Przez ostatnią dekadę strona społeczna wielokrotnie uczestniczyła w rozmowach dotyczących zabezpieczenia środków na wynagrodzenia pracowników LPR. W przeszłości problemy te dotyczyły m.in. środków związanych z rozwiązaniami wywalczonymi przez środowisko pielęgniarek, a następnie przez ratowników medycznych. **Za każdym razem LPR musiało podejmować działania, aby uzyskać środki odpowiadające rozwiązaniom wprowadzanym do porządku prawnego, podczas gdy inne jednostki systemu ochrony zdrowia otrzymywały środki automatycznie.** To właśnie doświadczenia ostatnich lat doprowadziły stronę społeczną i Dyрекcję do próby stworzenia mechanizmu, który miał zakończyć ten cykl corocznego zabiegania o pieniądze. Porozumienie z 6 lutego 2025 r. było takim rozwiązaniem. Dlatego jego późniejsze podważenie, w sytuacji gdy **mechanizm był już zaakceptowany i wdrożony, jest dla strony społecznej szczególnie niezrozumiałe. Zmiana kierownictwa Ministerstwa Zdrowia nie powinna oznaczać automatycznego odejścia od rozwiązań, które zostały wcześniej wypracowane i zaakceptowane przez strony.** Państwo musi być zdolne do zachowania ciągłości decyzji i zobowiązań niezależnie od zmian personalnych.

Brak dialogu ze stroną społeczną

W tym miejscu chcemy zwrócić uwagę również na kwestię, która **z perspektywy organizacji związkowych ma znaczenie fundamentalne.** W dniu **14 lipca 2026 r.,** bezpośrednio po uzyskaniu informacji o odmowie zwiększenia dotacji, trzy reprezentatywne organizacje związkowe działające w LPR zwróciły się do Pani Minister odpowiedzialnej za nadzór nad Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym – **Pani Minister Katarzyny Kacperczyk – z wnioskiem o pilne spotkanie** w sprawie sytuacji finansowej LPR, skutków odmowy zwiększenia finansowania oraz dalszego funkcjonowania jednostki. **Do dnia sporządzenia niniejszego pisma wnioski ten pozostał bez odpowiedzi.** W sytuacji, w której decyzje dotyczące finansowania mogą bezpośrednio wpływać na możliwość utrzymania obecnego poziomu zabezpieczenia medycznego i operacyjnego państwa, brak odpowiedzi na **formalne wystąpienie strony społecznej** trudno uznać za właściwy standard dialogu pomiędzy administracją publiczną a reprezentacją pracowników strategicznej jednostki systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. **Jest to tym bardziej niezrozumiałe, że Ministerstwo Zdrowia w piśmie z dnia 10 lipca 2026 r. wskazywało na potrzebę rozmów Dyrekcji ze stroną społeczną w sprawie dalszej realizacji Porozumienia.** Jeżeli Ministerstwo oczekuje od strony społecznej odpowiedzialności i konstruktywnego podejścia, oczekujemy również rzeczywistego dialogu ze strony administracji państwowej.

Nie prosimy o przywileje. Domagamy się systemowego rozwiązania.

W naszej ocenie wszystkie opisane wyżej kwestie mają wspólne źródło: **brak systemowego spojrzenia na Lotnicze Pogotowie Ratunkowe jako na integralny i strategiczny element państwowego systemu bezpieczeństwa zdrowotnego obywateli, który wymaga stabilnego, przewidywalnego i adekwatnego mechanizmu aktualizacji wysokości dotacji w stosunku do kosztów funkcjonowania.**

Nie kwestionujemy potrzeby racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi. Wręcz przeciwnie – jesteśmy przekonani, że właśnie dlatego sposób ustalania wysokości dotacji podmiotowej LPR powinien zostać uzupełniony o trwały mechanizm jej corocznej aktualizacji. Państwo powinno mieć możliwość planowania wydatków tej jednostki w sposób wieloletni i przewidywalny, a LPR powinno mieć możliwość planowania swojej działalności bez corocznej konieczności występowania o dodatkowe środki na pokrycie kosztów, których wzrost jest możliwy do przewidzenia.

Nie może być tak, że jednostka odpowiedzialna za całodobową gotowość lotniczego komponentu Państwowego Ratownictwa Medycznego każdego roku musi „walczyć o pieniądze”, aby pokryć naturalny wzrost kosztów swojej działalności. W szczególności potrzebny jest mechanizm, który – podobnie jak w przypadku innych elementów systemu PRM – pozwoli automatycznie uwzględniać wzrost kosztów funkcjonowania, w tym kosztów pracy, inflacji, paliwa oraz innych podstawowych kosztów działalności.

Jednocześnie konieczne jest zapewnienie środków pozwalających na utrzymanie konkurencyjnych warunków zatrudnienia wysoko wykwalifikowanej kadry. LPR nie może być zmuszane do oszczędzania na pracownikach, których samo wyszkolenie trwa od kilku miesięcy do kilku lat, a których kompetencje są niezbędne do zachowania gotowości operacyjnej jednostki i odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa.

Dlatego zwracamy się do Pani Minister o pilne podjęcie działań w celu zabezpieczenia finansowania Lotniczego Pogotowia Ratunkowego na poziomie odpowiadającym rzeczywistym kosztom jego działalności oraz wprowadzenie stabilnego i przewidywalnego mechanizmu ustalania oraz corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej LPR.

Nie może być tak, że państwo zwiększa zakres zadań LPR, oczekuje utrzymania najwyższych standardów bezpieczeństwa, korzysta z wyspecjalizowanych kadr i jednocześnie pozostawia jednostkę bez stabilnego mechanizmu zabezpieczającego środki niezbędne do realizacji tych zadań.

Wnioski i postulaty strony społecznej

W związku z powyższym zwracamy się do Pani Minister o pilne podjęcie działań w następujących sprawach:

1. **Zabezpieczenie środków finansowych** niezbędnych do utrzymania obecnego poziomu działalności LPR w 2026 r., w szczególności środków koniecznych do realizacji zobowiązań wynikających z Porozumienia z 6 lutego 2025 r.
2. **Zapewnienie środków pozwalających utrzymać obecny poziom zabezpieczenia operacyjnego wszystkich baz LPR** oraz uniknąć ograniczenia działalności, zamykania baz i redukcji zatrudnienia.
3. **Wprowadzenie stabilnego i przewidywalnego mechanizmu ustalania oraz corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej LPR**, uwzględniającego rzeczywisty wzrost kosztów funkcjonowania jednostki.
4. **Zapewnienie, aby wzrost kosztów wynagrodzeń był uwzględniany przy corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej LPR**, w sposób gwarantujący stabilne i przewidywalne finansowanie zobowiązań pracodawcy.
5. **Podjęcie rzeczywistego dialogu ze stroną społeczną** oraz pilne wyznaczenie terminu spotkania trzech reprezentatywnych organizacji związkowych z Panią Minister odpowiedzialną za nadzór nad LPR.
6. **Podjęcie prac nad ustawowym uregulowaniem funkcji Członka Załogi HEMS** w systemie Państwowego Ratownictwa Medycznego.
7. **Przeprowadzenie wspólnie z Dyrekcją LPR analizy obecnego modelu finansowania oraz wypracowanie docelowego mechanizmu ustalania i corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej**, który zapewni możliwość wieloletniego planowania działalności, zatrudnienia, szkoleń, inwestycji oraz utrzymania gotowości operacyjnej.

Chcemy przy tym jasno zaznaczyć, że **strona społeczna nie jest zainteresowana konfliktem dla samego konfliktu**. Naszym celem jest utrzymanie LPR jako silnej, sprawnej i bezpiecznej jednostki systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. Chcemy, aby pracownicy LPR nadal byli gotowi wykonywać zadania ratunkowe, transportować pacjentów, zabezpieczać sytuacje kryzysowe, współpracować z wojskiem i innymi służbami oraz realizować zadania zlecane przez państwo – tak jak robili to przez ostatnie dziesięciolecia. **Nie można jednak oczekiwać utrzymania tego poziomu gotowości bez zapewnienia odpowiednich środków finansowych.**

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe przez lata udowodniło swoją wartość. Nigdy nie było jednostką zadłużoną. Wielokrotnie było stawiane jako przykład sprawnie funkcjonującej części systemu. Realizowało zadania w czasie

pandemii, powodzi, katastrof i sytuacji kryzysowych, a także zadania o charakterze międzynarodowym i związane z bezpieczeństwem państwa. **Dzisiaj państwo powinno odpowiedzieć sobie na pytanie, czy chce ten potencjał utrzymać.** Jeżeli odpowiedź brzmi „tak”, konieczne jest stworzenie takich warunków finansowania, aby LPR mogło nie tylko reagować na kolejne kryzysy, lecz przede wszystkim planować swoje funkcjonowanie z odpowiednim wyprzedzeniem i utrzymywać gotowość na poziomie odpowiadającym zadaniom powierzonym mu przez państwo.

Dlatego zwracamy się do Pani Minister o pilne podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia stabilnego i przewidywalnego mechanizmu ustalania oraz corocznej aktualizacji wysokości dotacji podmiotowej Lotniczego Pogotowia Ratunkowego oraz o niezwłoczne podjęcie dialogu ze stroną społeczną. Zwracamy się jednocześnie o przedstawienie stronie społecznej informacji o stanowisku Ministerstwa Zdrowia w powyższych kwestiach oraz o wskazanie dalszego trybu i harmonogramu działań zmierzających do rozwiązania przedstawionych problemów.

W naszej ocenie dalsze odkładanie decyzji dotyczących finansowania LPR zwiększa ryzyko konieczności podejmowania w przyszłości działań znacznie bardziej kosztownych i dotkliwych niż zapewnienie jednostce już dziś środków niezbędnych do utrzymania jej obecnego poziomu działalności.

Nie chcemy za rok ponownie zwracać się do Ministerstwa Zdrowia w tej samej sprawie. Chcemy, aby problem, który od wielu lat jest jedynie przesuwany w czasie, został wreszcie rozwiązany systemowo.