



ZWIĄZEK ZAWODOWY
Członków Załóg HEMS i EMS
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego



Warszawa, 7 października 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

**Stanowisko organizacji związkowych w sprawie odpowiedzi Ministerstwa Zdrowia
z dnia 28 września 2026 r. dotyczącej finansowania Lotniczego Pogotowia Ratunkowego**

Szanowna Pani Minister,

w odpowiedzi na stanowisko Ministerstwa Zdrowia z 28 września 2026 r. dotyczące wspólnego wystąpienia trzech organizacji związkowych działających w Lotniczym Pogotowiu Ratunkowym z 31 sierpnia 2026 r. wskazujemy, że **odpowiedź w znacznej części nie odnosi się do zasadniczego problemu podniesionego przez stronę społeczną.**

Przedmiotem naszego wystąpienia nie było wykazanie, że nominalna wysokość finansowania LPR w kolejnych latach nigdy nie wzrastała. Zwróciliśmy uwagę na **brak przewidywalnego mechanizmu aktualizacji – waloryzacji dotacji podmiotowej LPR wraz ze wzrostem kosztów funkcjonowania jednostki**, co zmusza LPR do ponawiania wystąpień o dodatkowe środki już w trakcie roku budżetowego. Tymczasem znaczna część odpowiedzi Ministerstwa została poświęcona wykazaniu nominalnego wzrostu finansowania LPR od 2019 r., wysokości wynagrodzeń wybranych grup zawodowych oraz wartości inwestycji realizowanych przez jednostkę. Nie odpowiada to na zasadnicze pytanie postawione przez organizacje związkowe: **dla czego strategiczna jednostka systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego nie posiada mechanizmu pozwalającego dostosowywać jej finansowanie do rzeczywistego wzrostu kosztów, a środki na potrzeby możliwe do wcześniejszego zidentyfikowania są zapewniane dopiero w trakcie roku, po kolejnych wystąpieniach Dyrektora LPR?**

Związek Zawodowy Członków Załóg HEMS i EMS
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

ul. Księżycowa 5 | 01-934 Warszawa

sekretariat@związek-czah.pl

Przewodniczący: +48 728 378 782

Związek Zawodowy Pilotów HEMS
Lotniczego Pogotowia Ratunkowego

ul. Księżycowa 5 | 01-934 Warszawa

zzphlpr@gmail.com

Przewodniczący: +48 519 038 077

Organizacja Zakładowa nr 07-125
OPZZ „Konfederacja Pracy”

ul. Księżycowa 5 | 01-934 Warszawa

konfederacja.pracy@lpr.com.pl

Przewodniczący: +48 515 689 123

W odpowiedzi Ministerstwa wiele miejsca zajmuje wysokość wynagrodzeń poszczególnych grup zawodowych w LPR i porównywanie ich z wynagrodzeniami pracowników innych jednostek systemu PRM. Nasze wystąpienie nie dotyczyło twierdzenia, że pracownicy LPR zarabiają za mało w porównaniu z pracownikami innych podmiotów systemu PRM. Nie prosiliśmy również o ocenę, czy wynagrodzenia pilotów, CZaH, dyspozytorów lub innych pracowników LPR są wysokie czy niskie.

Wskazaliśmy natomiast, że wysokość dotacji podmiotowej nie jest aktualizowana w sposób odpowiadający wzrostowi kosztów funkcjonowania LPR, a jednym z konkretnych przykładów tego problemu jest **brak zapewnienia środków na realizację mechanizmu wzrostu wynagrodzeń uzgodnionego w porozumieniu z 6 lutego 2025 r.** To zasadniczo inna kwestia.

Przedstawienie wynagrodzeń wybranych pracowników LPR nie odpowiada na pytanie, dlaczego Ministerstwo nie zapewniło środków na realizację uzgodnionego porozumienia ani dlaczego LPR musi w trakcie roku występować o zwiększenie dotacji. Wysokość wynagrodzenia pracownika nie zmienia również faktu, że zobowiązanie finansowe wynikające z uzgodnionego mechanizmu musi zostać sfinansowane.

Skoro jednak Ministerstwo zdecydowało się wykorzystać wynagrodzenia pracowników LPR jako argument w odpowiedzi na nasze wystąpienie, **sposób przedstawienia tych danych wymaga komentarza.** Jak wskazujemy dalej, Ministerstwo porównało nie tylko stanowiska o różnym zakresie obowiązków i odpowiedzialności, ale również kwoty wynagrodzeń skonstruowane według różnych zasad.

Po zestawieniu odpowiedzi Ministerstwa z dokumentacją LPR oraz decyzjami Ministerstwa Finansów szereg argumentów Ministerstwa **wymaga zasadniczego sprostowania.**

Ministerstwo poświęca znaczną część odpowiedzi wykazaniu, że finansowanie LPR wzrosło ze 140 766 800 zł w 2019 r. do 313 565 481 zł w 2026 r., a następnie stwierdza, że „teza o braku wzrostu finansowania LPR w kolejnych latach budżetowych jest bezpodstawną”. **Problem polega na tym, że takiej tezy w naszym wystąpieniu nie postawiliśmy.**

Ministerstwo przedstawia nominalny wzrost finansowania LPR od 2019 r., pomijając równoczesne zwiększenie potencjału operacyjnego i dostępności jednostki oraz koszty tych zmian. W 2020 r. w 13 bazach HEMS, których czas dyżurowania był wcześniej uzależniony od wschodu i zachodu słońca, wprowadzono stałe godziny pracy od 7:00 do 20:00. Od 1 stycznia 2024 r. kolejne dwie bazy, w Poznaniu i Lublinie, rozpoczęły dyżury całodobowe, zwiększając liczbę takich baz z czterech do sześciu. Od 2019 r. zatrudnienie w LPR wzrosło o blisko 100 etatów, między innymi w związku z rozszerzeniem dostępności operacyjnej. Więcej godzin gotowości oznacza konieczność zapewnienia większej obsady, wyższe koszty wynagrodzeń i utrzymania baz oraz zabezpieczenia technicznego. Jednocześnie, według średniorocznych wskaźników GUS, poziom cen w 2025 r. był o około 48,6% wyższy niż w 2019 r. **Zwiększenie finansowania jednostki, która zapewnia pomoc przez większą liczbę godzin, zatrudnia więcej osób i ponosi wyższe koszty, nie jest samo w sobie dowodem poprawy jej sytuacji finansowej ani wystarczalności przyznanych środków.** Bez zestawienia wzrostu dotacji ze wzrostem zakresu działalności i kosztów jej prowadzenia dane przedstawione przez Ministerstwo nie pozwalają ocenić, czy finansowanie nadążało za rzeczywistymi potrzebami LPR.

Wskazaliśmy inny problem: brak przewidywalnego mechanizmu aktualizacji dotacji podmiotowej wraz ze wzrostem kosztów działalności oraz powtarzającą się konieczność zabiegania przez LPR o dodatkowe środki już w trakcie roku budżetowego. **Odpowiedź Ministerstwa w tym zakresie polemizuje więc ze stanowiskiem, którego organizacje związkowe nie przedstawiły.**

Co więcej, dokumenty dotyczące 2026 r. nie podważają naszego stanowiska, lecz je potwierdzają. Pierwotna dotacja podmiotowa na 2025 r. wynosiła 294 513 000 zł. Na 2026 r. ponownie przyjęto 294 513 000 zł. Kwota 313 565 481 zł, którą Ministerstwo przedstawia w tabeli jako finansowanie LPR w 2026 r., nie była zatem zapewniona jednostce na początku roku. Obejmuje ona dodatkowe 19 052 481 zł, które znalazły się w budżecie MZ w wyniku decyzji Ministerstwa Finansów z 22 sierpnia, a w dotacji LPR – w wyniku aneksu zawartego dopiero 21 września 2026 r.

Ministerstwo jako dowód prawidłowego finansowania LPR przedstawia więc również środki, które trzeba było uruchomić właśnie dlatego, że finansowanie pierwotne było niewystarczające. Potwierdza to wprost Dyrektor LPR w piśmie z 28 września 2026 r., znak LPR.DEK.054.2.2026, skierowanym do Pani Wioletty Kulpy, Posła na Sejm RP, wskazując, że „**środki finansowe przyznane w ustawie budżetowej na 2026 rok były niewystarczające**”. Dlatego LPR występowało o zwiększenie finansowania dwoma pismami z 23 marca 2026 r., dodatkowym uzupełnieniem z 3 kwietnia oraz kolejnymi pismami z 18 maja, 26 czerwca i 15 lipca 2026 r. Dopiero 21 września zawarto aneks zwiększający dotację podmiotową.

Trudno o bardziej jednoznaczne potwierdzenie problemu opisanego przez nas w wystąpieniu z 31 sierpnia.

Dodatkowym kontekstem jest zmiana realnej wartości pieniądza. Według danych GUS średnioroczny poziom cen towarów i usług konsumpcyjnych w 2025 r. był o około 48,6% wyższy niż w 2019 r. W pierwszym półroczu 2026 r.

ceny były średnio o 2,7% wyższe niż w analogicznym okresie roku poprzedniego, a w sierpniu 2026 r. wzrost cen rok do roku wyniósł 3,4% (GUS).

Nie oznacza to, że dotacja LPR powinna być automatycznie indeksowana wyłącznie ogólnym wskaźnikiem CPI. Wskaźnik ten nie odzwierciedla bowiem wprost struktury kosztów działalności lotniczej. Pokazuje jednak, że **utrzymanie pierwotnej dotacji podmiotowej na 2026 r. dokładnie na poziomie z 2025 r. oznaczało nominalny wzrost o 0%, przy jednoczesnym dalszym wzroście poziomu cen.** Tym bardziej potrzebny jest mechanizm uwzględniający rzeczywistą dynamikę kosztów paliwa, części lotniczych, usług technicznych, wynagrodzeń i pozostałych kosztów utrzymania gotowości operacyjnej.

Z weryfikacji dokumentów finansowych wynika, że potrzeby LPR nie pojawiają się nagle pod koniec roku. LPR zgłasza je Ministerstwu z wyprzedzeniem, a kolejne wystąpienia w trakcie roku są w znacznej części konsekwencją nieuwzględnienia wcześniej zgłaszanych potrzeb w wysokości przyznanej dotacji.

W przypadku 2026 r. wyjątkiem był przede wszystkim wzrost kosztów paliwa lotniczego, którego skali nie można było wcześniej przewidzieć. Zasadnicza część zwiększenia dotacji dotyczyła kosztów funkcjonowania, które LPR identyfikowało i zgłaszało wcześniej. Ministerstwo Finansów i Gospodarki w piśmie z 30 września 2026 r., znak FS1.054.10.2026, skierowanym do Senatora RP Stanisława Pawlaka, potwierdziło, że decyzją z 22 sierpnia 2026 r. nr MF/FS1.4143.3.60.2026.MF.3706 zwiększyło budżet Ministra Zdrowia o 19 052 481 zł z przeznaczeniem na zwiększenie dotacji podmiotowej LPR na planową wymianę części do śmigłowców i samolotów, usuwanie awarii i usterek technicznych oraz pokrycie wzrostu kosztów zakupu paliwa lotniczego. Istotne jest określenie „**planowe wymiany części**”. **Nie mamy więc do czynienia wyłącznie z wydatkami nagłymi i niemożliwymi do przewidzenia.**

W tym świetle twierdzenie Ministerstwa, że finansowanie jest corocznie ustalane z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb LPR, należy zestawiać z faktem, że w 2026 r. jednostka musiała od marca do lipca wielokrotnie występować o zwiększenie dotacji, a Dyrektor LPR oficjalnie określił środki przyznane w ustawie budżetowej jako niewystarczające. W przywołanym piśmie z 30 września 2026 r. Ministerstwo Finansów jednoznacznie stwierdziło, że **nie prowadzi ani nie planuje działań zmierzających do wprowadzenia stałego, wieloletniego mechanizmu waloryzacji finansowania LPR uwzględniającego wzrost kosztów funkcjonowania jednostki.** Jednocześnie MF wskazało, że za finansowanie jednostek z zakresu ochrony zdrowia odpowiada minister właściwy do spraw zdrowia, który posiada zaplecze informacyjno-organizacyjne pozwalające określić rzeczywiste potrzeby finansowe LPR.

Stanowisko Ministerstwa Finansów **potwierdza, że stały mechanizm aktualizacji finansowania LPR wraz ze wzrostem kosztów obecnie nie istnieje, a odpowiedzialność za określenie rzeczywistych potrzeb finansowych jednostki Ministerstwo Finansów przypisuje Ministrowi Zdrowia.**

To właśnie ten problem, a nie brak nominalnego wzrostu finansowania na przestrzeni lat, był przedmiotem naszego wystąpienia.

Problem ten warto również ocenić na tle dynamiki publicznych nakładów na ochronę zdrowia. Zgodnie z oficjalnymi danymi przedstawianymi przy kolejnych budżetach, w 2025 r. zaplanowano na ochronę zdrowia ok. 222,3 mld zł, w 2026 r. 247,8 mld zł, natomiast przyjęty przez Radę Ministrów 29 września 2026 r. projekt ustawy budżetowej na 2027 r. przewiduje 274,1 mld zł. Oznacza to wzrost o ok. 11,5% w 2026 r. względem 2025 r., o kolejne ok. 10,6% w projekcie na 2027 r. i **łącznie o ok. 23,3% w stosunku do 2025 r.**

Nie twierdzimy, że dotacja LPR powinna wzrastać automatycznie w takim samym tempie jak łączne nakłady na ochronę zdrowia. Dane te pokazują jednak, że **w okresie dynamicznego wzrostu środków przeznaczanych na cały system ochrony zdrowia pierwotna dotacja podmiotowa LPR na lata 2025 i 2026 została utrzymana na identycznym poziomie 294 513 000 zł.** Tym bardziej zasadne jest pytanie o kryteria ustalania wysokości dotacji LPR oraz przyczyny braku przewidywalnego mechanizmu jej aktualizacji.

Dodatkowe informacje Ministerstwa Finansów dotyczą finansowania na 2027 r. W piśmie z 30 września 2026 r., znak FS1.054.10.2026, skierowanym do Senatora RP Stanisława Pawlaka, MF wskazało, że środki dla LPR zarówno w ustawie budżetowej na 2026 r., jak i w projekcie ustawy budżetowej na 2027 r. zostały zaplanowane zgodnie z propozycją przedstawioną przez Ministra Zdrowia. Na dotację podmiotową i dotacje celowe dla LPR przewidziano pierwotnie w projekcie budżetu na 2027 r. 423 599 tys. zł, a po włączeniu skutków decyzji zwiększających finansowanie w 2026 r. kwotę tę podniesiono o 31 083 tys. zł, do **454 682 tys. zł.**

Dane te wymagają jednak właściwej interpretacji. Kwota 454 682 tys. zł obejmuje łącznie dotację podmiotową oraz dotacje celowe, a więc różne strumienie finansowania o odmiennym przeznaczeniu. **Nie może być ona bezpośrednio porównywana z samą dotacją podmiotową przeznaczoną na bieżące funkcjonowanie LPR.** Oczekujemy zatem przedstawienia struktury tej kwoty, z wyodrębnieniem dotacji podmiotowej na bieżącą działalność HEMS i EMS, dotacji celowych, środków przeznaczonych na KCMRM i SWD PRM oraz środków przeznaczonych na wynagrodzenia.

Oczekujemy również wskazania, jaką wysokość finansowania LPR zgłosiło Ministrowi Zdrowia na etapie planowania budżetu na 2027 r., jaka kwota została następnie przedstawiona Ministerstwu Finansów przez Ministra Zdrowia oraz - w przypadku różnicy - jakie przesłanki zdecydowały o nieuwzględnieniu pełnego zapotrzebowania jednostki. Informacja Ministerstwa Finansów, że projekt budżetu na 2027 r. został przygotowany zgodnie z propozycją Ministra Zdrowia, potwierdza, że **wyjaśnień powinno udzielić Ministerstwo Zdrowia.**

Przyjmujemy jednocześnie do wiadomości informację Ministerstwa Finansów, że zwiększone środki będące skutkiem decyzji podjętych w 2026 r. zostały uwzględnione również w perspektywie wieloletniej na lata 2028-2030. **Nie jest to jednak tożsame z istnieniem mechanizmu waloryzacji przyszłych kosztów funkcjonowania LPR.** Oznacza to zabezpieczenie skutków konkretnych, już podjętych decyzji finansowych, podczas gdy samo Ministerstwo Finansów w tym samym piśmie potwierdza brak stałego mechanizmu aktualizowania finansowania wraz ze wzrostem kosztów.

Szczególnie poważne zastrzeżenia budzi część odpowiedzi dotycząca wynagrodzeń. Ministerstwo przedstawia średnie wynagrodzenie ratownika medycznego – CZaH, a następnie zestawia je z wynagrodzeniem ratownika medycznego lub pielęgniarki w innych podmiotach systemu PRM. Na tej podstawie formułuje wniosek o istotnie wyższych wynagrodzeniach w LPR. **Takie porównanie nie uzasadnia tego wniosku.**

Zastrzeżenia budzi jednak nie tylko sposób skonstruowania porównywanych kwot. **Nietrafiony jest już sam dobór stanowisk, które Ministerstwo uznaje za porównywalne.** CZaH nie wykonuje wyłącznie obowiązków ratownika medycznego lub pielęgniarki znanych z funkcjonowania naziemnego ZRM. Jest członkiem załogi lotniczej wykonującym równoległe wyspecjalizowane zadania operacyjno-lotnicze. Samo Ministerstwo wymienia te obowiązki w dalszej części swojej odpowiedzi.

Zakres odpowiedzialności i obowiązków CZaH jest więc **znacznie szerszy niż zakres obowiązków członka naziemnego ZRM.** Porównanie wynagrodzeń obu grup wymaga uwzględnienia dodatkowych zadań operacyjno-lotniczych CZaH, które samo Ministerstwo szczegółowo wymienia w swojej odpowiedzi. **Pominięcie tych zadań pozbawia przedstawione porównanie istotnego kontekstu i nie pozwala na miarodajną ocenę różnic w wynagrodzeniach.**

Po weryfikacji sposobu przygotowania danych przez LPR wiemy ponadto, że przedstawione przez Ministerstwo Zdrowia średnie wynagrodzenie CZaH obejmuje pełne wynagrodzenie pracownika, a więc poza wynagrodzeniem zasadniczym również m.in. 30% dodatek wylotowy, dodatki za pracę w nocy, niedziele i święta, dodatek stażowy, dodatki funkcyjne oraz inne należne składniki wynagrodzenia.

Sposób przedstawienia tych dodatków w odpowiedzi Ministerstwa może tworzyć wrażenie, że stanowią one szczególne uprzywilejowanie pracowników LPR. Tak nie jest. Art. 99 ust. 1–2 ustawy o działalności leczniczej przewiduje, na warunkach określonych w tych przepisach, dodatki w wysokości co najmniej 65% za pracę w porze nocnej oraz 45% za pracę w porze dziennej w niedziele, święta i odpowiednie dni wolne. Natomiast 30% dodatek dla członków zespołów ratownictwa medycznego wynika z art. 99b. **Nie są to zatem nadzwyczajne przywileje płacowe stworzone wyłącznie dla pracowników LPR, lecz ustawowe składniki wynagrodzenia, które należy uwzględniać również przy porównaniu z wynagrodzeniami członków naziemnych ZRM.**

Jeżeli Ministerstwo jako punkt odniesienia wskazuje „porównywalne stanowiska w zespołach ratownictwa medycznego”, powinno porównywać wynagrodzenia skonstruowane według tych samych zasad. Nie można przyjąć pełnego wynagrodzenia CZaH ze wszystkimi dodatkami i wartości nieuwzględniającej analogicznych składników wynagrodzenia członka naziemnego ZRM, a następnie różnicy między tymi kwotami przedstawiać jako dowodu wyższego poziomu wynagrodzeń w LPR. **To nie jest porównanie metodologicznie równoważnych danych.** Dopiero zestawienie wynagrodzeń zasadniczych wraz z odpowiednimi dodatkami oraz pozostałymi składnikami według tych samych zasad pozwala na formułowanie wniosków o rzeczywistych różnicach w poziomie wynagrodzeń. **Ministerstwo takiego porównania nie przedstawiło.**

W tym samym piśmie występuje ponadto zasadnicza niespójność w ocenie porównywalności stanowiska CZaH z pracą ratownika medycznego w naziemnym ZRM. Przy wynagrodzeniach Ministerstwo traktuje CZaH jako pracownika porównywalnego z ratownikiem medycznym w innych podmiotach PRM. Kilka stron dalej, uzasadniając swoje stanowisko wobec ustawowego uregulowania funkcji CZaH, szczegółowo wskazuje jednak na jego dodatkowe zadania lotnicze: obserwację terenu i przeszkód, wspomaganie nawigacji, obsługę łączności operacyjnej, realizację czynności wynikających z checklist oraz udział w operacjach przy pracującym wirniku.

Nie można uznawać tych stanowisk za porównywalne wtedy, gdy służy to wykazaniu rzekomo wysokich wynagrodzeń CZaH, a następnie podkreślać ich zasadniczych różnic wtedy, gdy ponownie służy to uzasadnieniu innej tezy. Jeżeli dodatkowe obowiązki lotnicze są na tyle istotne, że Ministerstwo powołuje się na nie w części dotyczącej statusu prawnego CZaH, muszą być również uwzględnione przy ocenie porównywalności stanowisk i wynagrodzeń.

Analogiczny problem występuje przy porównaniu wynagrodzeń dyspozytorów medycznych. Ministerstwo zestawia średnie wynagrodzenie dyspozytora medycznego zatrudnionego w Centrum Operacyjnym LPR z wynagrodzeniem dyspozytora medycznego w innych podmiotach systemu PRM, ponownie pomijając zasadnicze różnice w charakterze i zakresie wykonywanych zadań.

Dyspozytor medyczny Centrum Operacyjnego LPR funkcjonuje w specyficznym środowisku operacyjnym lotniczego ratownictwa medycznego. Ustawa wprost stanowi, że dysponuje lotnicze zespoły ratownictwa medycznego i lotnicze zespoły transportu sanitarnego oraz koordynuje realizację ich zadań. **Nie jest to stanowisko tożsame z pracą dyspozytora medycznego w dyspozytorni medycznej.**

Jeżeli Ministerstwo chce wykazać, że wynagrodzenia dyspozytorów medycznych w LPR są istotnie wyższe niż na stanowiskach porównywalnych, powinno najpierw wykazać rzeczywistą porównywalność tych stanowisk: zakres obowiązków, odpowiedzialności, wymaganych kompetencji, organizacji pracy oraz składników wynagrodzenia. Tego w odpowiedzi z 28 września zabrakło. **Samo zestawienie dwóch kwot nie czyni dwóch stanowisk porównywalnymi.**

Odrębnego odniesienia wymagają przedstawione przez Ministerstwo dane dotyczące wynagrodzeń pilotów HEMS. Ministerstwo wskazuje średnie wynagrodzenie dowódcy śmigłowca EC-135 wykonującego loty VFR oraz pilota posiadającego kwalifikacje VFR/IFR, nie przedstawiając jednak żadnego rzeczywiście porównywalnego krajowego punktu odniesienia. **LPR jest dysponentem lotniczych zespołów ratownictwa medycznego w systemie PRM, wobec czego na krajowym rynku brak jest rzeczywiście porównywalnej grupy pilotów wykonujących tożsame rodzaj zadań HEMS.**

Istotnym punktem odniesienia dla wynagrodzeń pilotów HEMS jest lotnictwo cywilne. **LPR jest posiadaczem certyfikatu AOC PL-005 i pozyskuje pilotów z tego samego szeroko rozumianego rynku lotnictwa cywilnego.** Poziom wynagrodzeń pilotów w LPR należy zatem rozpatrywać w zestawieniu z warunkami zatrudnienia oferowanymi doświadczonym pilotom przez innych przewoźników lotniczych, z uwzględnieniem wymaganych kwalifikacji, zakresu obowiązków i form zatrudnienia. **Bez takiego zestawienia sama nominalna wysokość wynagrodzenia nie daje podstaw do uznania go za wysokie ani do stwierdzenia, że zapewnia ono LPR możliwość pozyskiwania i utrzymania potrzebnej kadry.** Ministerstwo nie przedstawiło analizy, która uzasadniałaby takie wnioski.

Pilot HEMS nie jest kandydatem, którego można pozyskać na rynku pracy po uzyskaniu samej licencji zawodowej. W piśmie Związku Zawodowego Pilotów HEMS z 6 listopada 2024 r. wskazywano m.in. na konieczność posiadania wysokiego nalotu i doświadczenia dowódczego, wieloletni czas dochodzenia do wymaganych kwalifikacji oraz bardzo wysokie koszty ich uzyskania. Już w 2024 r. szacowano, że w Polsce jedynie około 350 osób - wliczając pilotów już wykonujących ten zawód - posiadało kwalifikacje pozwalające w ogóle rozpocząć szkolenie do wykonywania zadań pilota HEMS. Samo spełnienie wymogów formalnych nie przesądza przy tym o ukończeniu szkolenia i uzyskaniu kwalifikacji wymaganych do bezpiecznego wykonywania tych zadań.

Wyjaśnienia wymaga również przedstawienie przez Ministerstwo odrębnych poziomów wynagrodzenia pilotów VFR oraz VFR/IFR. **Posiadanie przez pilota HEMS uprawnień do wykonywania lotów według wskazań przyrządów zwiększa możliwości operacyjne i margines bezpieczeństwa, zwłaszcza w sytuacji pogorszenia warunków meteorologicznych lub konieczności wykorzystania procedur instrumentalnych.** Uzyskanie i utrzymanie kwalifikacji IFR wymaga dodatkowego szkolenia, czasu, egzaminów, regularnych kontroli umiejętności oraz ponoszenia wysokich kosztów. Dostępność na rynku pracy odpowiednio doświadczonych pilotów śmigłowcowych z kwalifikacjami IFR, gotowych do podjęcia pracy w HEMS, jest bardzo ograniczona. Główną bazę rekrutacyjną LPR stanowią więc piloci posiadający kwalifikacje do wykonywania lotów VFR, których dalsze przygotowanie i rozwój kwalifikacji musi następnie zapewnić pracodawca. Różnicy w wynagrodzeniu pilotów VFR i VFR/IFR nie można zatem przedstawiać jako szczególnego uprzywilejowania, lecz jako odzwierciedlenie dodatkowych kwalifikacji mających bezpośrednie znaczenie dla bezpieczeństwa i zdolności operacyjnej LPR.

Szczególnie jaskrawym przykładem sposobu prezentacji danych jest pozycja „Lekarz – członek załogi HEMS”, dla której Ministerstwo podaje średnie wynagrodzenie 23 349,30 zł i maksymalne wynagrodzenie w identycznej wysokości. Ministerstwo nie informuje jednak adresata pisma, że za tą „grupą zawodową” stoi **jeden lekarz zatrudniony w LPR na 1/4 etatu**, a przedstawiona wartość została przeliczona do pełnego etatu. Nie jest więc zaskakujące, że „średnie” i „maksymalne” wynagrodzenie są identyczne. Nie kwestionujemy samego matematycznego przeliczenia do pełnego etatu. **Kwestionujemy sposób wykorzystania tej wartości do budowania obrazu wynagrodzeń całej jednostki.** Trudno uznać przedstawienie wynagrodzenia jednego pracownika jako „średniego wynagrodzenia grupy zawodowej”, bez informacji o liczebności tej grupy i rzeczywistym wymiarze zatrudnienia tej osoby, za prezentację dającą pełny obraz wynagrodzeń w LPR.

Ocena sytuacji kadrowej i finansowej LPR wymaga również uwzględnienia lekarzy HEMS i EMS, którzy — poza jednym lekarzem zatrudnionym na części etatu — wykonują zadania na podstawie umów kontraktowych. Forma zatrudnienia nie zmienia ich kluczowego znaczenia dla gotowości operacyjnej zespołów. Sam LPR w piśmie z 23 marca

2026 r., znak LPR.DEK.311.3.2026, wnioskował o zwiększenie finansowania o 1 351 000 zł na podwyższenie ich stawek o 10% od lipca 2026 r., uzasadniając to potrzebą utrzymania kadry i ciągłości działania. Po trzech latach od ostatniej podwyżki zaproponowano obecnie wzrost stawek o 15% od stycznia 2027 r., a następnie ich utrzymanie na niezmiennym poziomie przez trzyletni okres obowiązywania kontraktów. **Jednorazowa podwyżka nie zastępuje mechanizmu aktualizacji stawek w kolejnych latach i nie daje sama w sobie podstaw do uznania problemu utrzymania obsady za rozwiązany.** Przedstawienie wynagrodzenia jednego lekarza zatrudnionego na części etatu nie wyjaśnia sytuacji lekarzy kontraktowych. **Nie można pozostawiać Dyrektora LPR z odpowiedzialnością za utrzymanie obsady lekarskiej bez zapewnienia środków, o które występuje do Ministerstwa.** Wniosek o zwiększenie finansowania wynagrodzeń lekarzy został przedstawiony wraz z uzasadnieniem operacyjnym. Oczekujemy zatem wyjaśnienia, dlaczego nie uzyskał akceptacji oraz jak Ministerstwo zamierza zabezpieczyć finansowanie pozwalające utrzymać obsadę w całym okresie obowiązywania nowych kontraktów. **Przy zawieraniu kontraktów na kolejny trzyletni okres brak podwyżki zwiększałby ryzyko nieprzedłużenia umów przez lekarzy, a w konsekwencji trudności z zapewnieniem obsady zespołów HEMS.** Sam LPR wskazywał przecież w uzasadnieniu wniosku, że wzrost stawek jest potrzebny do utrzymania kadry i zapewnienia ciągłości działania.

Nasze wystąpienie dotyczyło finansowania całego Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, a nie wyłącznie pilotów, lekarzy, CZaH i dyspozytorów. W odpowiedzi Ministerstwa nie przedstawiono jednak analogicznej analizy dotyczącej mechaników lotniczych oraz pozostałych pracowników technicznych, **mimo że bez tych grup działalność operacyjna LPR nie jest możliwa.**

Pominięcie mechaników lotniczych jest tym bardziej niezrozumiałe, że warunkują utrzymanie ciągłej zdadności do lotu i dostępności operacyjnej floty LPR. **W ich przypadku właściwym punktem odniesienia nie jest rynek wynagrodzeń w podmiotach leczniczych, lecz rynek pracy specjalistów technicznych w polskich przedsiębiorstwach lotniczych, organizacjach obsługowych i innych podmiotach sektora lotniczego.**

Poziom wynagrodzeń mechaników lotniczych w LPR w zestawieniu z warunkami oferowanymi przez inne firmy lotnicze działające w Polsce powoduje **poważne problemy z pozyskiwaniem wykwalifikowanych pracowników i utrzymaniem doświadczonych mechaników w LPR.** Problem ten ma bezpośredni wymiar operacyjny: niedobór personelu technicznego może ograniczać zdolność organizacji do terminowego wykonywania usług i napraw, zwiększać obciążenie pozostającego personelu oraz wpływać na dostępność statków powietrznych do realizacji zadań HEMS i transportu sanitarnego.

Skoro Ministerstwo zdecydowało się wykorzystać poziom wynagrodzeń wybranych grup jako argument mający świadczyć o prawidłowym finansowaniu LPR, **pominięcie grupy zawodowej, w której występują rzeczywiste trudności rekrutacyjne i retencyjne związane z konkurencją płacową na rynku lotniczym, prowadzi do niepełnego obrazu sytuacji kadrowej i finansowej jednostki.**

Przedstawienie kilku wybranych, relatywnie wysoko wynagradzanych grup zawodowych nie daje podstaw do formułowania ogólnego wniosku o sytuacji płacowej pracowników LPR.

Doprecyzowania wymaga również przedstawiona przez Ministerstwo informacja o dodatkach za pracę w nocy oraz w niedziele i święta. **Członkowie samolotowego zespołu transportowego nie otrzymują dodatków określonych w art. 99 ustawy o działalności leczniczej (65% za pracę w porze nocnej oraz 45% za pracę w porze dziennej w niedziele i święta).** Jeżeli zatem dodatki te mają być wykorzystywane jako argument obrazujący poziom wynagrodzeń pracowników LPR, należy precyzyjnie wskazać, którym grupom rzeczywiście przysługują.

Kwestia finansowania porozumienia z 6 lutego 2025 r. **wymaga jednoznacznego wyjaśnienia.** Koszt realizacji uzgodnionego wówczas mechanizmu wzrostu wynagrodzeń od 1 lipca do 31 grudnia 2026 r. został przez LPR wyliczony na **7 861 953,31 zł. Środki w tej wysokości na realizację porozumienia nie zostały przez Ministerstwo zapewnione.** Organizacje Związkowe, zawierając 6 lutego 2025 r. porozumienie z LPR, zaakceptowały rozwiązanie oparte na propozycji przedstawionej wcześniej przez Ministerstwo Zdrowia w piśmie z dnia 23 grudnia 2024 r., znak DBR.522.56.2023.WK. Mimo że przewidziany w tej propozycji mechanizm wzrostu wynagrodzeń był mniej korzystny niż pierwotne żądania strony związkowej, zdecydowaliśmy się na kompromis, ponieważ zaproponowane przez Ministerstwo rozwiązanie zapewniało pracownikom stały, obiektywny i przewidywalny mechanizm corocznego wzrostu wynagrodzeń, powiązany z ustawowym mechanizmem podwyższania najniższych wynagrodzeń w podmiotach leczniczych. Przyjmując tę propozycję, Organizacje Związkowe działały w zaufaniu do **pisemnego stanowiska Ministerstwa Zdrowia i nie miały podstaw sądzić, że resort, który sam zaproponował taki sposób rozwiązania sporu płacowego, później odstąpi od zapewnienia środków na jego realizację.** Tym większe rozczarowanie budzi obecna sytuacja, w której Ministerstwo nie zachowuje konsekwencji wobec własnych wcześniejszych deklaracji i uzgodnień, mimo że to właśnie ich trwałość i przewidywalność były jednymi z podstawowych powodów zaakceptowania przez stronę związkową rozwiązania mniej korzystnego niż pierwotnie formułowane żądania.

Ministerstwo przedstawia natomiast dodatkowe **4 493 052 zł** jako zwiększenie środków na wynagrodzenia.

Potwierdzone jest już zwiększenie budżetu Ministra Zdrowia o tę kwotę z przeznaczeniem na zwiększenie dotacji podmiotowej LPR: Ministerstwo Finansów w piśmie z 30 września 2026 r., znak FS1.054.10.2026, wskazało, że decyzją z 25 września 2026 r. nr MF/FS1.4143.3.75.2026.MF.4682 zwiększyło budżet Ministra Zdrowia o **4 493 052 zł** z przeznaczeniem na zwiększenie dotacji podmiotowej LPR na sfinansowanie w 2026 r. podwyżek wynagrodzeń wraz z pochodnymi, wynikających - według określenia użytego przez Ministerstwo Finansów - z „uzgodnień pomiędzy Ministrem Zdrowia a Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym”.

Nie można jednak utożsamiać zwiększenia funduszu wynagrodzeń o 4 493 052 zł z realizacją porozumienia z 6 lutego 2025 r., którego koszt na samo drugie półrocze 2026 r. został przez LPR wyliczony na 7 861 953,31 zł. **Oczekujemy zatem jednoznacznego wskazania, jakie konkretnie „uzgodnienia pomiędzy Ministrem Zdrowia a Lotniczym Pogotowiem Ratunkowym” stanowiły podstawę wystąpienia o kwotę 4 493 052 zł, kiedy zostały dokonane i według jakiego mechanizmu wyliczono tę kwotę.**

Podkreślamy, że problem nie wynika z działań Dyrektora LPR, który wielokrotnie występował do Ministerstwa o środki konieczne zarówno do bieżącego funkcjonowania jednostki, jak i realizacji zobowiązań płacowych. **Brak środków na realizację mechanizmu uzgodnionego w Porozumieniu stał się jedną z przyczyn sporu zbiorowego prowadzonego z pracodawcą – LPR. Jednocześnie nie można pominąć, że mechanizm ten został przyjęty przez strony Porozumienia w oparciu o wcześniejsze pisemne stanowisko Ministerstwa Zdrowia, a jego realizacja jest faktycznie uzależniona od poziomu finansowania jednostki.** Oczekujemy zatem wyjaśnienia, dlaczego Ministerstwo nie zapewniło finansowania odpowiadającego kosztowi mechanizmu, który wcześniej samo zaproponowało. Samo przeznaczenie 4 493 052 zł na podwyżki wynagrodzeń nie stanowi wykonania porozumienia z 6 lutego 2025 r., jeżeli koszt realizacji mechanizmu wynikającego z tego porozumienia jest wyższy i nie został pokryty w pełnej wysokości.

Ministerstwo kilkakrotnie przywołuje inwestycje o wartości ponad 1,44 mld zł. Nie kwestionujemy ani ich potrzeby, ani ich znaczenia. Kwestionujemy natomiast wykorzystywanie łącznej wartości tych inwestycji jako argumentu w odpowiedzi dotyczącej stabilności finansowania bieżącej działalności LPR.

W przedstawionej kwocie Ministerstwo uwzględniło m.in. 134,63 mln zł na budowę Krajowego Centrum Monitorowania Ratownictwa Medycznego oraz 289,47 mln zł na rozbudowę i modernizację Systemu Wspomagania Dowodzenia PRM, a więc łącznie ponad 424 mln zł. Są to przedsięwzięcia służące systemowi PRM, posiadające odrębne finansowanie. Fakt, że ich realizację powierzono LPR lub że funkcjonują w jego strukturze, nie powoduje, że pieniądze przeznaczone na te zadania stają się środkami służącymi finansowaniu działalności lotniczych zespołów ratownictwa medycznego.

Co więcej, samo Ministerstwo Finansów wyraźnie rozdziela te kategorie. W piśmie z 30 września 2026 r., znak FS1.054.10.2026, wskazano, że decyzją z 5 sierpnia 2026 r. nr MF/FS1.4143.3.19.2026.MF.2111 zwiększono budżet MZ o 2 696 400 zł w formie dotacji celowej na zadania związane z SWD PRM/KCMRM, natomiast decyzją z 22 sierpnia 2026 r. nr MF/FS1.4143.3.60.2026.MF.3706 zwiększono o 19 052 481 zł dotację podmiotową LPR przeznaczoną na bieżące potrzeby techniczne floty i wzrost kosztów paliwa.

Skoro Ministerstwo Finansów rozróżnia te strumienie, nie ma podstaw, aby w dyskusji o stabilności finansowania działalności LPR zacierać tę różnicę poprzez przedstawienie jednej zbiorczej kwoty inwestycji.

Inwestycja nie zastępuje finansowania działalności bieżącej. Zakup nowych śmigłowców, budowa bazy czy infrastruktury nie finansuje wynagrodzeń, paliwa, bieżących napraw ani codziennego utrzymania gotowości operacyjnej. **Przeciwnie – nowe aktywa i rozszerzanie działalności generują kolejne koszty eksploatacyjne w następnych latach.**

W naszym wystąpieniu z 31 sierpnia wskazaliśmy na nowe obowiązki nałożone na LPR w 2026 r. w związku z objęciem jednostki regulacjami dotyczącymi podmiotów kluczowych i ważnych. Ministerstwo odpowiada natomiast, że w 2025 r. przekazało 5 032 tys. zł na realizację zadań operatora usługi kluczowej, a od 1 stycznia 2026 r. finansowanie tych zadań zapewniono w umowie dotyczącej KCMRM.

Nie odpowiada to na argument organizacji związkowych. Ministerstwo odwołuje się do finansowania wcześniejszych zadań operatora usługi kluczowej oraz KCMRM, podczas gdy nasze wystąpienie dotyczyło nowych obowiązków powstałych w 2026 r. i związanych z nowym statusem LPR. W wystąpieniu z 31 sierpnia wskazaliśmy wprost na zawiadomienie Ministra Cyfryzacji z 7 maja 2026 r., znak ZAiWC.53.1.2026 RE-4PDXRD2R, dotyczące wpisu LPR do wykazu podmiotów kluczowych i podmiotów ważnych oraz wynikające z niej dodatkowe obowiązki organizacyjne, operacyjne, nadzorcze i regulacyjne wynikające z tego wpisu.

Stwierdzenie Ministerstwa, że nasze twierdzenie „nie znajduje potwierdzenia”, nie odnosi się więc do argumentu, który faktycznie przedstawiliśmy. **Ministerstwo wykazało, że finansowało wcześniejsze zadania. Nie wykazało natomiast, w jaki sposób zapewniło finansowanie nowych obowiązków, o których napisaliśmy. Na to pytanie nadal nie otrzymaliśmy odpowiedzi.**

Ministerstwo stwierdza, że postulowane przez stronę społeczną ustawowe uregulowanie funkcji CZaH jest „w znacznej mierze” motywowane względami finansowymi. Tymczasem **w wystąpieniu trzech organizacji związkowych z 31 sierpnia 2026 r. nie uzasadnialiśmy postulatu ustawowego uregulowania funkcji CZaH względami finansowymi ani nie domagaliśmy się przypisania tej funkcji określonego współczynnika w systemie wynagrodzeń.** Postulat dotyczył prawnego uwzględnienia rzeczywistej funkcji CZaH, łączącej obowiązki medyczne z wyspecjalizowanymi obowiązkami lotniczo-operacyjnymi. Przypisywanie postulatowi motywacji, której w naszym wystąpieniu nie przedstawiliśmy, nie stanowi odpowiedzi na jego treść.

Jeszcze bardziej problematyczny jest drugi argument Ministerstwa. Ministerstwo wskazuje, że część czynności wykonywanych przez CZaH ma charakter lotniczy, a nie medyczny, i na tej podstawie stwierdza, że czynności te nie należą do właściwości Ministra Zdrowia. Tymczasem **ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym wprost reguluje funkcję dyspozytora lotniczego działającego w Centrum Operacyjnym dysponenta lotniczych ZRM.** Ustawa wskazuje przy tym, że wykonuje on zadania związane z koordynacją i zapewnieniem realizacji zadań przez lotnicze zespoły ratownictwa medycznego oraz lotnicze zespoły transportu sanitarnego zgodnie z Prawem lotniczym i przepisami prawa międzynarodowego, a także współpracuje z dyspozytorem medycznym w zakresie zadań niewymagających wiedzy medycznej.

Powstaje więc zasadnicza niespójność. **W przypadku dyspozytora lotniczego wykonywanie czynności o charakterze lotniczym nie stanowiło przeszkody dla ustawowego uregulowania jego funkcji w ustawie o PRM. W przypadku CZaH ten sam lotniczy charakter części obowiązków Ministerstwo przedstawia jako argument przeciwko ustawowemu uregulowaniu funkcji.**

Oczekujemy wyjaśnienia podstaw tak selektywnego podejścia. Samo stwierdzenie, że część czynności CZaH nie stanowi medycznych czynności ratunkowych, nie wyjaśnia tej różnicy.

Na końcu odpowiedzi Ministerstwo wskazuje, że LPR od wielu lat realizuje zadania bez generowania zadłużenia. Argument ten nie rozstrzyga podniesionej przez nas kwestii. LPR nie zadłużyło się w 2026 r. również dlatego, że po wielokrotnych wystąpieniach otrzymało dodatkowe środki. W piśmie z 28 września 2026 r., znak LPR.DEK.054.2.2026, skierowanym do Pani Wioletty Kulpy, Poseł na Sejm RP, Dyrektor LPR stwierdził nie tylko, że środki przyznane w ustawie budżetowej były niewystarczające, ale również że po zwiększeniu dotacji nie występuje obecnie ryzyko ograniczenia działalności operacyjnej. Dyrektor wskazał również, że aneks zwiększający dotację podmiotową o około 19 mln zł zabezpiecza finansowo działalność operacyjną LPR w 2026 r. bez potrzeby wdrażania ograniczeń, z zastrzeżeniem braku innych niezależnych negatywnych czynników.

Nie można więc wykorzystać skutku uzyskania dodatkowego finansowania jako dowodu na to, że dodatkowe finansowanie nie było potrzebne. **Aktualny brak zagrożenia ograniczeniem działalności jest skutkiem zwiększenia finansowania w trakcie roku, a nie dowodem adekwatności pierwotnej kwoty zapisanej w ustawie budżetowej.** Odmienne rozumowanie odwraca związek przyczynowo-skutkowy.

Dysponujemy zatem stanowiskami trzech instytucji. Ministerstwo Zdrowia w piśmie z 28 września 2026 r. przedstawia finansowanie LPR jako konsekwentnie zwiększane i adekwatne do uzasadnionych potrzeb. Dyrektor LPR w piśmie z 28 września 2026 r., znak LPR.DEK.054.2.2026, skierowanym do Pani Wioletty Kulpy, Poseł na Sejm RP, stwierdza oficjalnie, że środki przyznane w ustawie budżetowej na 2026 r. były niewystarczające i wskazuje kolejne wystąpienia o ich zwiększenie. Z kolei Ministerstwo Finansów i Gospodarki w piśmie z 30 września 2026 r., znak FS1.054.10.2026, skierowanym do Senatora RP Stanisława Pawlaka, potwierdza, że w 2026 r. Ministerstwo Zdrowia wystąpiło o zwiększenie środków dla LPR łącznie o 26 241 933 zł, a następnie wydano trzy decyzje zwiększające budżet MZ: o 2 696 400 zł na dotację celową związaną z SWD PRM/KCMRM, o 19 052 481 zł na dotację podmiotową na potrzeby techniczne floty i paliwo oraz o 4 493 052 zł na podwyżki wynagrodzeń wraz z pochodnymi.

Te fakty są ze sobą spójne. Pokazują jednostkę, która identyfikuje potrzeby finansowe, wielokrotnie występujące o środki, a następnie uzyskuje je w trakcie roku budżetowego. Dokładnie ten mechanizm opisaliśmy w wystąpieniu z 31 sierpnia 2026 r.

Dlatego końcowa kwota finansowania po zwiększeniach nie podważa naszego stanowiska. **Końcowa kwota nie obala problemu. Jest rezultatem działań podjętych właśnie dlatego, że problem wystąpił.**

Szanowna Pani Minister,

oczekujemy jednoznacznej odpowiedzi na poniższe pytania oraz przedstawienia wskazanych informacji:

1. **Finansowanie LPR na 2027 r.** Jaką wysokość finansowania LPR zgłosiło Ministrowi Zdrowia na etapie planowania budżetu na 2027 r., jaką kwotę Minister Zdrowia przedstawił następnie Ministerstwu Finansów i jaka kwota została uwzględniona w projekcie budżetu? Jeżeli pełnego zapotrzebowania LPR nie uwzględniono, jakie potrzeby pominięto i z jakich przyczyn?

2. **Struktura środków przewidzianych dla LPR.** Jak przedstawia się szczegółowa struktura kwoty 454 682 tys. zł przewidzianej na 2027 r., z rozdzieleniem dotacji podmiotowej i dotacji celowych oraz wskazaniem środków na bieżącą działalność HEMS i EMS, KCMRM, SWD PRM oraz wynagrodzenia? Dlaczego w odpowiedzi dotyczącej finansowania działalności LPR przywołano ponad 424 mln zł na KCMRM i SWD PRM, mimo odrębnego przeznaczenia tych środków?
3. **Realizacja porozumienia z 6 lutego 2025 r.** Dlaczego nie zapewniono środków na realizację uzgodnionego mechanizmu wzrostu wynagrodzeń, którego koszt od 1 lipca do 31 grudnia 2026 r. LPR wyliczyło na 7 861 953,31 zł? Kiedy i w jaki sposób Ministerstwo zamierza zapewnić finansowanie pozwalające na wykonanie porozumienia, także w kolejnych latach?
4. **Przeznaczenie kwoty 4 493 052 zł.** Jakie konkretnie uzgodnienia pomiędzy Ministrem Zdrowia a LPR stanowiły podstawę zwiększenia budżetu MZ o tę kwotę decyzją MF z 25 września 2026 r., kiedy zostały dokonane i według jakiego mechanizmu wyliczono potrzebne środki? Jaki jest ich związek z porozumieniem z 6 lutego 2025 r. i w jakim zakresie mają finansować jego realizację?
5. **Metodologia porównywania wynagrodzeń.** Na jakiej podstawie uznano za porównywalne stanowiska CZaH i członka naziemnego ZRM oraz dyspozytora medycznego Centrum Operacyjnego LPR i dyspozytora medycznego w dyspozytorni medycznej? Jakie okresy, wymiary zatrudnienia i składniki wynagrodzenia przyjęto do porównań oraz jak uwzględniono różnice w obowiązkach, kwalifikacjach i odpowiedzialności? Dlaczego przy prezentacji wynagrodzenia lekarza nie wskazano, że dane dotyczą jednej osoby zatrudnionej na 1/4 etatu i zostały przeliczone do pełnego etatu?
6. **Piloci i mechanicy lotniczy.** Jaki rynek odniesienia przyjęto przy ocenie wynagrodzeń pilotów HEMS i jak uwzględniono warunki oferowane przez innych przewoźników lotniczych, dodatkowe kwalifikacje oraz znaczenie uprawnień IFR? Dlaczego pominięto mechaników lotniczych oraz trudności z pozyskiwaniem i utrzymaniem wykwalifikowanego personelu technicznego w warunkach konkurencji na rynku lotniczym?
7. **Finansowanie wynagrodzeń lekarzy kontraktowych.** W jaki sposób Ministerstwo rozpatrzyło wniosek LPR z 23 marca 2026 r., znak LPR.DEK.311.3.2026, o zwiększenie środków na wynagrodzenia lekarzy wykonujących zadania HEMS i EMS na podstawie umów kontraktowych? Czy finansowanie na 2027 r. uwzględnia proponowany wzrost ich stawek o 15% od stycznia 2027 r. i czy oceniono ryzyko kadrowe związane z utrzymaniem tych stawek przez cały trzyletni okres kontraktów?
8. **Nowe obowiązki w zakresie cyberbezpieczeństwa.** Jakie dodatkowe koszty zidentyfikowano w związku z wpisem LPR do wykazu podmiotów kluczowych i podmiotów ważnych, objętym zawiadomieniem Ministra Cyfryzacji z 7 maja 2026 r., znak ZAiWC.53.1.2026 RE-4PDXR2R? W jakiej wysokości i z jakiego źródła zapewniono środki na realizację wynikających z tego obowiązków, z odróżnieniem ich od finansowania wcześniejszych zadań operatora usługi kluczowej oraz KCMRM?
9. **Ustawowe uregulowanie funkcji CZaH.** Dlaczego lotniczy charakter części obowiązków CZaH przedstawiono jako przeszkodę dla uregulowania tej funkcji w ustawie o PRM, skoro ustawa ta reguluje funkcję dyspozytora lotniczego wykonującego również zadania o charakterze lotniczym? Jakie działania Ministerstwo zamierza podjąć w odpowiedzi na postulat prawnego uwzględnienia rzeczywistej funkcji CZaH?
10. **Przewidywalne finansowanie w kolejnych latach.** Dlaczego pierwotna dotacja podmiotowa na 2026 r. pozostała na poziomie z 2025 r., mimo wzrostu kosztów, a LPR już od marca musiało ponawiać wystąpienia o dodatkowe środki? Jak przy planowaniu budżetu uwzględniane są wcześniej zgłaszane potrzeby jednostki i jakie działania Ministerstwo zamierza podjąć, aby zapewnić przewidywalną aktualizację finansowania wraz ze wzrostem kosztów i zakresu działalności? Samo uwzględnienie skutków decyzji z 2026 r. w latach 2028–2030 nie odpowiada na pytanie o finansowanie przyszłego wzrostu kosztów.

Odpowiedź z 28 września 2026 r. tych kwestii nie wyjaśnia.

Podtrzymujemy zatem postulat wypracowania przewidywalnego mechanizmu aktualizacji finansowania LPR, uwzględniającego rzeczywisty zakres działalności jednostki, dynamikę kosztów jej funkcjonowania oraz zmiany otoczenia gospodarczego. Oczekujemy również zapewnienia środków umożliwiających realizację zobowiązań wynikających z porozumienia zawartego 6 lutego 2025 r.

Ze względu na trwający spór zbiorowy, etap prac nad finansowaniem LPR na 2027 r. oraz znaczenie wskazanych kwestii dla dalszego dialogu społecznego zwracamy się o udzielenie pisemnej odpowiedzi odnoszącej się do wszystkich wskazanych zagadnień w terminie 14 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma.

Z poważaniem

w imieniu Związku CZaH



PODPIS ZAUFANY

MATEUSZ MAREK
RZECZKOWSKI
07.10.2026 21:32:20 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Przewodniczący

w imieniu Związku Pilotów



PODPIS ZAUFANY

DARIUSZ PIOTR
TATAROWSKI
07.10.2026 20:44:44 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Przewodniczący

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



PODPIS ZAUFANY

MAREK
DOBRZYŃSKI
07.10.2026 19:46:16 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Przewodniczący

Do wiadomości:

1. Pan Donald 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