

KRAJOWA SEKCJA LOTNICZA
STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP
FEDERACJA STOWARZYSZEŃ NAUKOWO-TECHNICZNYCH
NACZELNA ORGANIZACJA TECHNICZNA



CALL FOR EVIDENCE.

Europejska strategia dla lotnictwa cywilnego
Wspieranie konkurencyjności i wiodącej pozycji europejskich lotnictwa
i przemysłu lotniczego na świecie
Ref. Ares(2026)4206208 - 23/04/2026

Okres nadsyłania opinii
23 kwietnia 2026 - 21 maja 2026 (północ czasu brukselskiego)

1. Teza wyjściowa – w ostatniej dekadzie ruch lotniczy w obszarze Unii Europejskiej wzrósł niemal dwukrotnie i to pomimo obiektywnych zdarzeń mających wpływ na jego wielkość takich jak epidemia covid czy też wojna w Ukrainie z wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami (sankcje, ograniczenia tras przelotowych i wyłączenia ruchowe przestrzeni powietrznych). Tworzy to ponownie ryzyko powstania ograniczeń przepustowości portów lotniczych oraz przestrzeni powietrznej Europy. Należy spodziewać się, że zgodnie z historycznym doświadczeniem w ciągu następnego dziesięciu lat ruch lotniczy ulegnie dalszemu podwojeniu. Prawdopodobnie w opracowaniu o charakterze strategicznym należałoby określić ewentualny rozwój sytuacji przy założeniu zaistnienia zmian stabilizujących regionalną i globalną sytuację geopolityczną.
2. Coraz częściej w europejskich i światowych strategiach przyjmuje się, że nowoczesna polityka rozwoju lotnictwa cywilnego powinna być oparta nie na jednym dominującym sektorze, lecz na kilku wzajemnie uzupełniających się segmentach. W praktyce można wyróżnić trzy filary:
 - rozwój klasycznego lotnictwa cywilnego,
 - mobilność regionalną i lokalną,
 - segment bezzałogowy (dronowy).

Wskazane obszary powinny zostać uznane za integralny element polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Europie i w Polsce, zwłaszcza w perspektywie aktualnej sytuacji geopolitycznej, rosnącego znaczenia regionalnych ośrodków lotniczych oraz konieczności zwiększania odporności infrastruktury krytycznej na zagrożenia klimatyczne, środowiskowe i logistyczne.
3. EC właściwie identyfikuje stan rynku lotniczego i podstawowe wyzwania jakie stoją przed Unią Europejską. Należy zgodzić się także z celami strategicznymi określonymi w przesłanym dokumencie. Jednocześnie wskazać należy, że niektóre cele przejęte w strategii z 2015 roku nie zostały w pełni zrealizowane i wymagają odpowiedniej modernizacji oraz dostosowania do współczesnych wyzwań, ale również w określonych przypadkach do podniesienia ich na wyższy

Association of Transport Engineers and Technicians
National Aviation Section
Federation of Engineering Associations – Supreme Technical Organization (NOT)
kslitk@sitkrp.org.pl

poziom integracji oraz interoperacyjności. Do takich zagadnień krytycznych należałoby zaliczyć między innymi:

- a. Nieefektywny, rozdrobniony, zróżnicowany technologicznie i organizacyjnie europejski system zarządzania przestrzenią powietrzną, a także niepełne wdrożenie zintegrowanego systemu planowania i zarządzania całą europejską siecią połączeń lotniczych. Za niezbędne należy uznać:
 - i. Przyspieszenie pełnego wdrożenia projektu Single European Sky, z jednoczesnym dostosowaniem go do współczesnych potrzeb,
 - ii. Usprawnienia technologii oraz organizacji systemu zarządzania przestrzenią powietrzną z wykorzystaniem technologii cyfrowych wspartych zastosowaniem rozwiązań opartych na AI,
 - iii. Przyspieszenie rozwoju technologii i rozwiązań systemowych pozwalających na przyspieszenie integracji bezzałogowego lotnictwa z systemem zarządzania.
- b. Bardzo rozproszony, zróżnicowany i rozbudowany biurokratycznie, a także kosztowny i mało efektywny system nadzoru, licencjonowania, certyfikacji i standaryzacji w lotnictwie cywilnym UE. Do głównych słabości europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego można zaliczyć następujące:
 - i. W wielu przypadkach niesatysfakcjonująca jakość certyfikacji oraz nadzoru wykonywanego przez władze lotnicze niektórych państw członkowskich,
 - ii. Zbyt często zarządzanie systemem nadzoru odbiega od oczekiwanego standardu,
 - iii. Nierównomierne rozłożenie zakresu zastosowania przyjętych standardów, sprawia powstawanie istotnych różnic i dysproporcji między poszczególnymi państwami członkowskimi, a tym samym osłabia integralność i wiarygodność całego europejskiego systemu bezpieczeństwa,
 - iv. Zbyt często pojawiają się postawy reaktywne, kiedy ustalenia dokonane podczas badań zdarzeń i wypadków lotniczych, nie są właściwie adoptowane i adresowane.
 - v. Należy uznać za celowe podjęcie wszelkich niezbędnych prac mających na celu zasadniczą poprawę w tym zakresie tak pod względem organizacyjnym, finansowym jak w zakresie zasobów kadrowych. Nadmierne obciążenia administracyjne i koszty z tym związane mogą tworzyć ryzyko dla innowacyjności, konkurencyjności oraz efektywności tak przemysłu lotniczego jak i europejskiego lotnictwa cywilnego.

Oba wymienione obszary są, wbrew pozorom, kluczowe dla osiągnięcia zakładanych celów strategicznych i zbudowania konkurencyjnego w skali globalnej, efektywnego i bezpiecznego przemysłu i transportu lotniczego w Europie.

4. Europejską praktykę gospodarczą w obszarze produkcji lotniczej w zakresie statków powietrznych o masie startowej 5700 kg, opartej na Strategii Dla Lotnictwa Cywilnego i wynikającego z tego dokumentu określającego program rozwoju produkcji statków powietrznych dla lotnictwa ogólnego i lotnictwa gospodarczego, powinien w pełni przyczynić się do bardziej dynamicznego rozwoju tego segmentu lotnictwa, jak również wesprzeć sieć połączeń lotniczych, rozładować napięcia spowodowane ograniczeniami przepustowości infrastruktury lotniskowej oraz nawigacyjnej, a także odegrać istotną społeczną rolę w likwidowaniu zjawisk izolacji transportowej. Dlatego też sektor General Aviation (lekkiego lotnictwa użytkowego, małych samolotów szkolnych, samolotów specjalistycznych, lokalnych producentów komponentów i aeroklubowej infrastruktury) powinien znaleźć się w programach UE jako komplementarny i równorzędny wobec projektów wielkoskalowych o wysokim stopniu zaawansowania technologicznego, znajdującego się obecnie w głównym centrum polityki przemysłowej UE. Także

**Association of Transport Engineers and Technicians
National Aviation Section**

Federation of Engineering Associations – Supreme Technical Organization (NOT)

kslitk@sitkrp.org.pl

dlatego, że jest ważnym elementem infrastruktury strategicznej, szkołą kompetencji, laboratorium technologicznym, fundamentem bezpieczeństwa i suwerenności lotniczej. W obliczu doświadczeń związanych z kryzysem paliwowo klimatycznym oraz przeciwdziałaniom wykluczenia komunikacyjnego, UE rozpoczęła pracę nad Projektem Systemu Transportu Małymi Samolotami, który miał przede wszystkim rozwiązać problem tzw. „ostatnich 300–800 km” w europejskim systemie transportowym — czyli połączeń zbyt dalekich dla samochodu, słabo obsługiwanych przez kolej, jak i jednocześnie zbyt małych dla klasycznych linii lotniczych. Idea polegała na stworzeniu zdecentralizowanej sieci transportowej opartej na małych samolotach o ciężarze startowym do 5700 kg, wykorzystaniu istniejących małych lokalnych lotniskach, cyfrowym zarządzaniu ruchem, elastycznych połączeniach regionalnych. Prace nad europejską koncepcją Systemu Transportu Małymi Samolotami rozpoczęły się etapami już w latach 90., ale ich formalny i zorganizowany rozwój nastąpił głównie po roku 2000, wraz z programami badawczymi Unii Europejskiej. Program nie został wdrożony w pełni i nie wszędzie. Poza jego bezpośrednim wpływem na poziom mobilności społeczeństw, szansa na odciążenie dużych portów lotniczych borykających się z ograniczeniami przepustowości oraz oddziaływania gospodarczego i społecznego, jest on także podstawą rozwoju przedsiębiorczości oraz bazą szkoleniową dla całej branży. Lotnictwo ogólne pełni rolę zaplecza kadrowego, technologicznego, kulturowego, organizacyjnego, przemysłowego. To właśnie GA stanowi naturalne i podstawowe zaplecze szkoleniowe dla instruktorów personelu lotniczego przyszłych pilotów liniowych, mechaników, konstruktorów, inżynierów certyfikacji. **W praktyce GA działa jak „ekosystem inkubacyjny” całego lotnictwa. Silne lotnictwo komercyjne nie buduje się bez szerokiego zaplecza GA, które jest bazą dla trwałego, autonomicznego i innowacyjnego sektora lotniczego.** Biorąc powyższe pod uwagę, należy podjąć wszelkie możliwe działania mające na celu włączenia lotnictwa ogólnego do europejskiej strategii na rzecz rozwoju lotnictwa cywilnego jako integralnej jego części i z uwzględnieniem jego cech charakterystycznych. W celu zapewnienia, aby system transportu małymi samolotami stał się impulsem rozwojowym, potrzebne jest równoczesne przygotowanie i wdrożenie następujących zmian proceduralnych, finansowych i badawczych:

- uproszczenie certyfikacji,
- finansowanie prototypów mających realną szansę komercjalizacji,
- odbudowa lotnisk lokalnych,
- zamówienia publiczne,
- integracja z polityką regionalną,
- wsparcie Małych i Średnich Przedsiębiorstw,
- stabilna strategia przemysłowa tak na poziomie UE jak i państwa członkowskiego.

W celu usprawnienia procesu przyznawania środków na projekty i produkcję statków powietrznych do 5700 kg (segment CS-23 / GA), trzeba zmienić nie tylko sposób finansowania, ale cały model oceny i prowadzenia projektów. Obecnie największym problemem nie jest wyłącznie brak pieniędzy, lecz:

- długi i nieprzewidywalny proces decyzyjny,
- rozproszenie kompetencji między różnymi obszarami administracji,
- niewystarczające zrozumienie specyfiki przemysłu lotniczego,
- traktowanie małych statków powietrznych jako niszowego hobby zamiast infrastruktury strategicznej,
- finansowanie głównie badań i brak przejścia do produkcji seryjnej.

**Association of Transport Engineers and Technicians
National Aviation Section**

Federation of Engineering Associations – Supreme Technical Organization (NOT)

kslitk@sitkrp.org.pl

Warunkiem powodzenia dla usprawnienia systemu, jest odrębne finansowanie konkretnego projektu wraz z technologią oraz finansowanie procesu certyfikacji. Racjonalny i ekonomicznie uzasadniony imperatyw powinien uwzględniać całą ścieżkę przygotowania i realizacji projektu i zawierać:

- osobny fundusz certyfikacyjny,
- osobny fundusz industrializacji,
- osobny fundusz wdrożeniowy dla pierwszej serii produkcyjnej – pierwszy klient versus zamówienia rządowe. To jeden z najważniejszych elementów. Państwo powinno zamawiać pierwsze egzemplarze, serie przedwdrożeniowe, wersje specjalne dedykowane dla szkolenia, lotnictwa przeciw pożarowego, dual-use, lotnictwa patrolowego i monitoringu, uczelni, ośrodków szkolenia.

Bez pierwszego klienta i wsparcia dla jego pozyskania, mały producent praktycznie nie ma szans zaistnieć na rynku lokalnym, a tym bardziej wejść na rynek globalny.

5. Ponadto proponujemy, aby Clean Aviation / Clean Aviation 2 uwzględniła w aktualizacjach SRIA nowy obszar badawczo-rozwojowy: **Personalizowany Lotniczy Transport Lokalny (PL-PAM)**, który:

- wypełnia lukę między dronami a lotnictwem regionalnym,
- przyspiesza wdrażanie technologii niskoemisyjnych,
- wspiera cel „Door-to-Door 4h for 90% Europeans”,
- wykorzystuje istniejącą infrastrukturę lokalnych lotnisk,
- wzmacnia europejską konkurencyjność w segmencie CS-23,
- umożliwi wniesienie unikalnego wkładu technologicznego i operacyjnego europejskiego projektu statku powietrznego dla 9/19 pasażerów.

Jest to propozycja uzupełnienia Strategic Research and Innovation Agenda (SRIA) o obszar badawczo-rozwojowy: **Personalizowany Lotniczy Transport Lokalny (PL-PAM)** oparty na **modułowych samolotach CS-23 (9 i 19 pax)**, wykorzystujących technologie:

- hybrydowo-elektryczne i H2-ready,
- zaawansowane systemy autonomicznego wspomagania załogi,
- integrację z technologiami dronowymi,
- operacje z lokalnych lotnisk i lądowisk,
- interoperacyjność z systemami U-Space i ATM.

Program PL-PAM wspiera realizację europejskiego wyzwania „**Door-to-Door 4h for 90% Europeans**”, zapewniając **niskoemisyjny, szybki i dostępny transport regionalny** w obszarach, gdzie kolej i transport drogowy nie są w stanie zapewnić odpowiedniej przepustowości lub czasu przejazdu.

AUTORZY OPERACOWANIA

Inż. Grzegorz Brychczyński - polski ekspert lotniczy, związany ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji RP – NOT, Prezes Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

Posiada imponujące doświadczenie — ponad 60 lat aktywnego pilotażu (w tym samoloty GA, szybowce, balony, loty GA w USA i Afryce Środkowej) oraz szkolenia i działań w lotnictwie pożarniczym. Grzegorz Brychczyński to osoba często cytowana przez media i autorytet w branży. Obecność w mediach i przy projektach ustawowych potwierdza jego znaczenie w polskiej debacie lotniczej.

Krzysztof Kapis – Ekspert w zakresie zarządzania w lotnictwie cywilnym, prawa lotniczego i stosunków międzynarodowych, posiadający 50 lat doświadczenia w branży lotniczej. Zajmował kluczowe

**Association of Transport Engineers and Technicians
National Aviation Section**

Federation of Engineering Associations – Supreme Technical Organization (NOT)

kslitk@sitkrp.org.pl

stanowiska w instytucjach krajowych (Prezes Polskich Linii Lotniczych LOT, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Dyrektor Departamentu Lotnictwa, Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej) oraz zagranicznych (Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej Eurocontrol.) Przedstawiciel Polski w Zgromadzeniu Ogólnym Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Dr Inż. Krzysztof Piwek - polski konstruktor lotniczy i ekspert w zakresie lekkiego lotnictwa, transportu regionalnego oraz projektów europejskich związanych z mobilnością lotniczą. Był związany zarówno z PZL Mielec, jak i z Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa. W Instytucie Lotnictwa w Warszawie był koordynatorem projektów europejskich.

Koordynował projekt „Small Air Transport – Roadmap” dotyczący europejskiego systemu transportu małymi samolotami.