

Opony lotnicze w nowej strategii UE

data aktualizacji: 2026.05.24



Konsultacje nowej Strategii Lotniczej UE (trwające do 21 maja 2026 r.) skupiają się głównie na dekarbonizacji, odporności infrastruktury, cyfryzacji oraz konkurencyjności europejskiego lotnictwa. Choć strategia nie wymienia wprost "opon lotniczych", środki finansowe obejmują także ekologiczne opony - od dróg startowych, po drogi kołowania i płyty postojowe na lotniskach.

Jaka będzie przyszłość europejskiego sektora lotniczego? Nie od dziś UE wspiera innowacje materiałowe, które obejmują ekologiczne opony, bieżnikowanie oraz technologie bezpowietrzne, mające na celu redukcję hałasu i emisji CO₂. Nowe regulacje UE dążą do tego, aby opony zawierały więcej materiałów z recyklingu (planowane co najmniej 30%). Strategia unijna promuje zrównoważony rozwój, a bieżnikowanie opon lotniczych jest uważane za metodę optymalizacji zasobów i obniżania kosztów operacyjnych, co wpisuje się w cele ekologiczne.

Jakie stanowisko zajęli producenci opon lotniczych? Firmy działające w UE (w tym Michelin, Continental, Bridgestone, Goodyear, Pirelli) stawiają na ochronę europejskiego rynku przed nieuczciwą konkurencją, co jest zbieżne z postulatami płynącymi z konsultacji lotniczych dotyczącymi ochrony europejskich firm przed podmiotami z krajów trzecich. A to o tyle istotne, że Komisja Europejska kończy konsultacje nowej Strategii Lotniczej UE, która zdefiniuje długoterminowe kierunki rozwoju sektora lotniczego w państwach członkowskich. Swoje stanowisko w ramach konsultacji przedstawił Komitet ds. Zrównoważonego Lotnictwa PSNM, zrzeszający kluczowych interesariuszy sektora w Polsce.

PSNM wskazuje, że nowa strategia powinna łączyć cele dekarbonizacyjne z utrzymaniem konkurencyjności europejskiego lotnictwa, odpornością infrastruktury oraz otwarciem regulacji na

wyzwania technologiczne i geopolityczne.

Lotnictwo w strategii UE

Sektor transportu lotniczego w Unii Europejskiej jest kluczowy dla gospodarek państw członkowskich: bezpośrednio zapewnia 2 mln miejsc pracy i generuje wpływy do unijnego PKB na poziomie 174 mld euro. W 2015 r. UE przyjęła swoją pierwszą Strategię Lotniczą dla Europy, której celem była poprawa łączności, przepustowości i dostępu do rynku. Po upływie ponad 10 lat sytuacja europejskiego sektora lotniczego diametralnie się zmieniła w związku z narastającą konkurencją, wyścigiem o surowce, dążeniem do dekarbonizacji i wyzwaniami geopolitycznymi. W odpowiedzi na te wyzwania Komisja opracowała projekt nowej strategii, którą skierowała do konsultacji w państwach członkowskich. Swoją opinię do strategii opracował Komitet ds. Zrównoważonego Lotnictwa PSNM.

- Do dyskusji o nowej, unijnej strategii wnosimy perspektywę jednego z najszybciej rosnących rynków lotniczych w Europie. Krajowe lotniska obsłużyły w 2025 r. ponad 66 mln pasażerów, a sektor lotniczy generuje ponad 500 tys. miejsc pracy i wnosi prawie 58 mld zł wartości dodanej brutto do krajowej gospodarki. W naszej opinii podkreśliliśmy przede wszystkim konieczność równoległego realizowania celów dekarbonizacyjnych oraz zapewnienia konkurencyjności operacyjnej, spójności regulacyjnej i odporności strategicznej sektora - mówi Łukasz Witkowski, Wiceprezes PSNM.

- Polska ma dziś argumenty, których jeszcze kilka lat temu nie miała: jesteśmy jednym z najdynamiczniej rosnących rynków lotniczych w Europie, budujemy nowe lotnisko centralne, a ORLEN jako pierwszy w regionie uruchomił dostawy paliwa SAF. To daje nam prawo - i obowiązek - współkształtowania europejskich standardów. Nie możemy pozwolić, aby transformacja klimatyczna lotnictwa odbywała się kosztem konkurencyjności europejskich przewoźników albo była projektowana z myślą wyłącznie o dojrzałych, nasyconych rynkach Europy Zachodniej. Naszym celem było pokazanie Komisji, że odpowiedzialna dekarbonizacja i dynamiczny rozwój sektora nie wykluczają się nawzajem - pod warunkiem, że regulacje będą tworzone w dialogu z rynkiem, a nie ponad nim - mówi Aleksander Rajch, Członek Zarządu PSNM.

Wśród rekomendacji przekazanych Komisji znalazły się również postulaty dotyczące europejskiego sektora obsługi technicznej (MRO), który zmaga się z narastającym deficytem wykwalifikowanego personelu. Autorzy stanowiska wskazują m.in. na potrzebę utworzenia europejskich instrumentów finansujących szkolenie kadr lotniczych oraz przyspieszenie cyfryzacji procesów compliance - w tym wdrożenia elektronicznej dokumentacji technicznej i cyfrowych logbooków. Odrębną część poświęcono uwarunkowaniom geopolitycznym. Zamknięcie rosyjskiej przestrzeni powietrznej dla przewoźników UE, zagrożenia spoofingiem i jammingiem GPS oraz nieprzewidywalność konfliktów regionalnych generują poważne straty operacyjne. W ramach konsultacji zgłoszono potrzebę równego dostępu wszystkich przewoźników do tras transyberyjskich, wzmocnienia europejskiej odporności cybernetycznej oraz uznania connectivity za podstawowy wskaźnik (KPI) polityki lotniczej.

Komitet ds. Zrównoważonego Lotnictwa to platforma współpracy kluczowych interesariuszy sektora lotniczego w Polsce. W jego obradach brali udział przedstawiciele m.in. Polskiej Grupy Lotniczej, Polskich Portów Lotniczych, Polskich Linii Lotniczych LOT, Portu Polska, Grupy ORLEN, a także portów regionalnych, firm MRO (ang. Maintenance, Repair and Overhaul), producentów statków powietrznych oraz administracji centralnej i instytucji akademickich.

Fot. Goodyear

Źródło: