

Brusel 10. září 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	8. září 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	C(2026) 6142 final
Předmět:	NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../... ze dne 8.9.2026, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku u provozu aerotaxi a leteckých záchranných služeb a jednopilotního provozu

Delegace naleznou v příloze dokument C(2026) 6142 final.

Příloha: C(2026) 6142 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.9.2026
C(2026) 6142 final

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../...

ze dne 8.9.2026,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku u provozu aerotaxi a leteckých záchranných služeb a jednopilotního provozu

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI AKTU V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI

Cílem tohoto aktu v přenesené pravomoci je stanovit harmonizovaná pravidla ohledně omezení doby letové služby a služby a požadavků na dobu odpočinku u provozu aerotaxi a letecké záchranné služby a jednopilotního provozu v obchodní letecké dopravě s letouny.

Dále je cílem tohoto aktu v přenesené pravomoci zmírnit rizika spojená s nepříjemnou akumulací únavy u posádek letadel a zavést harmonizovaný právní rámec pro zvládání únavy přizpůsobený těmto druhům provozu, který zajistí rovné podmínky a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v celé Unii.

2. KONZULTACE PŘED PŘIJETÍM PRÁVNÍHO AKTU

V souladu s čl. 128 odst. 4 nařízení (EU) 2018/1139 ⁽¹⁾ vede Komise před přijetím aktu v přenesené pravomoci konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

Tento návrh aktu v přenesené pravomoci byl předložen dne DD. mmmmm YYYY na zasedání expertní skupiny pro bezpečnost letectví, která zahrnuje zástupce členských států.

Tento návrh aktu v přenesené pravomoci je založen na stanovisku agentury EASA č. 02/2026, jehož obsah byl původně konzultován veřejně prostřednictvím oznámení o navrhované změně (NPA) 2017-17 a následně s poradními orgány agentury EASA prostřednictvím NPA 2024-106.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA AKTU V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI

Ustanovení čl. 32 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 zmocňuje Komisi přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 128 uvedeného nařízení, kterými se stanoví podrobná pravidla, pokud jde o podmínky, které mají splnit provozovatelé a členové jejich posádek letadel, pokud jde o omezení doby letové služby a služby, a požadavky na dobu odpočinku členů posádek letadel a podmínky a postupy týkající se schvalování individuálních plánů specifikací doby letu příslušnými vnitrostátními orgány.

V souladu s čl. 139 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139 se ode dne použitelnosti tohoto aktu v přenesené pravomoci zrušuje nařízení (EHS) č. 3922/91 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) .../...

ze dne 8.9.2026,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku u provozu aerotaxi a leteckých záchranných služeb a jednopilotního provozu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a zejména na čl. 32 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- 1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽²⁾ stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se leteckého provozu, mezi něž patří omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavky na dobu odpočinku pro provozovatele letounů v obchodní letecké dopravě (CAT) v pravidelném a charterovém provozu.
- 2) V době, kdy byly vypracovány požadavky na omezení doby letové služby a služby pro provozovatele obchodní letecké dopravy podle nařízení (EU) č. 965/2012 bylo rozhodnuto, že požadavky na omezení doby letové služby a služby u provozu aerotaxi a letecké záchranné služby a jednopilotního provozu budou vypracovány později, aby bylo mezitím možné shromáždit vědecké důkazy o faktorech ovlivňujících únavu v těchto druzích provozu.
- 3) V souladu s čl. 8 odst. 2 nařízení (EU) č. 965/2012 se na omezení doby letové služby a služby pro provozovatele letounů používaných v obchodní letecké dopravě pro provoz aerotaxi a letecké záchranné služby a jednopilotní provoz vztahují požadavky stanovené ve vnitrostátních právních předpisech, na které odkazuje čl. 8 odst. 4 nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽³⁾, a v hlavě Q přílohy III uvedeného nařízení. Tato odchylka by měla zůstat platná, dokud se nezačnou uplatňovat nová opatření v souladu s tímto nařízením.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

- 4) Požadavky hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 byly vypracovány pro účely provozování pravidelných a charterových letů s vícečlennou posádkou. Vztahují se však i na provoz aerotaxi na vyžádání a letecké záchranné služby a jednopilotní provoz, a to i přes rozdíly mezi těmito druhy provozu a provozem s vícečlennou posádkou a rozdíly mezi typy použitých letadel. Hlava Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 podobně nestanoví maximální denní dobu letové služby pro jednopilotní provoz a provoz letecké záchranné služby a neupravuje letovou zálohu, odpočinek za letu ani dělenou službu. Nařízení (EU) č. 965/2012 by proto mělo být změněno tak, aby zahrnovalo adekvátní omezení doby letové služby a služby v obchodní letecké dopravě s letouny v provozu aerotaxi a letecké záchranné služby a jednopilotním provozu.
- 5) Povaha úkolů pilota v leteckém provozu, jako je aerotaxi a letecká záchranná služba, se výrazně liší od úkolů pilota v pravidelném nebo charterovém provozu, jelikož piloti aerotaxi a záchranné služby provádějí obvykle méně letů, které jsou však delší. Provoz aerotaxi a letecké záchranné služby vyžaduje nepřetržitou činnost, která může zahrnovat práci na směny, noční provoz, nepravidelné a nepředvídatelné letové plány a časté změny časových pásem. Měla by proto být nastolena spravedlivá rovnováha mezi normativními a výkonnostními předpisy, neboť uplatňování podobných pravidel navržených pro provozní prostředí, která se zásadně liší, by bylo v rozporu s cílem zajistit vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Unii.
- 6) Měla by být zavedena zvláštní zmírňující opatření v souladu s cíli ochrany před riziky stanovenými v čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139, aby byla zohledněna realita provozu v odvětví, a to včetně povahy letů aerotaxi a letecké záchranné služby, které nejsou určeny široké veřejnosti, a typu a rozsahu tohoto provozu, který je méně složitý a je uskutečňován s méně složitými letouny než pravidelný nebo charterový provoz. Každé z těchto zmírňujících opatření by mělo být cílené a řešit zjištěná rizika únavy vyplývající z konkrétních postupů rozvrhování letů, dob služby nebo režimů odpočinku.
- 7) Aby členské státy mohly lépe vyhovět konkrétním vnitrostátním ohledům nebo provozní praxi, mělo by jim být dovoleno odchýlit se od některých ustanovení tohoto nařízení nebo od souvisejících certifikačních specifikací tím, že budou moci uplatnit požadavky, jejichž úroveň bezpečnosti je alespoň rovnocenná ustanovením tohoto nařízení. Veškeré odchylky od tohoto nařízení by měly být oznamovány a zpracovávány v souladu s článkem 71 a čl. 76 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139, což zajistí transparentní a nediskriminační rozhodnutí založená na objektivních kritériích.
- 8) Pro hladký přechod od aktuálně použitelné hlavy Q přílohy III nařízení (EHS) č. 3922/91 a vnitrostátních předpisů členských států by měl být provozovatelům a příslušným úřadům členských států poskytnut dostatek času na aktualizaci jejich provozních dokumentů, zavedení vhodných softwarových nástrojů a výškolení příslušného personálu, aby mohly těmto novým opatřením vyhovět. Datum použitelnosti tohoto nařízení by proto mělo být patřičně odloženo.
- 9) Body ARO.OPS.235 přílohy II a ORO.FTL.125 přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012 by měly být aktualizovány tak, aby byly v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a aby byly odstraněny zastaralé odkazy, aniž by to mělo negativní hospodářské, sociální nebo správní dopady na členy posádek letadel, provozovatele nebo příslušné úřady. Za účelem podpory vnitrostátních příslušných úřadů při aktualizaci jejich schvalovacích postupů by se tyto body měly vztahovat na pravidelný a charterový provoz ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

- 10) Stávající regulační rámec sice již vyžaduje, aby příslušné úřady členských států monitorovaly nahlášené bezpečnostní události v civilním letectví a přijímaly opatření v návaznosti na ně, aby však byla zajištěna co nejvyšší úroveň bezpečnosti letectví a zmírněna rizika spojená s únavou, je důležité, aby provádění těchto nových pravidel aktivně sledovaly členské státy a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), která je podle čl. 85 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 zmocněna provádět kontroly a další monitorovací činnosti s cílem zajistit jednotné uplatňování uvedeného nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
- 11) Opatření stanovená tímto nařízením vycházejí ze stanoviska č. 02/2026 ⁽⁴⁾ vydaného agenturou v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) v článku 2 prvním odstavci se doplňují body 16, 17 a 18, které znějí:

„16) „letem letecké záchranné služby (AEMS)“ let s letounem, u něhož je zásadní okamžitá a rychlá přeprava a který má všechny tyto vlastnosti:

(a) jeho účelem je zprostředkovat neodkladnou zdravotnickou pomoc přepravou jedné či více dále uvedených kategorií osob nebo materiálu:

(i) zdravotnického personálu;

(ii) zdravotnického materiálu (vybavení, krve, orgánů, léků);

(iii) nemocných nebo zraněných osob a dalších přímo dotčených osob;

(b) zahrnuje letové úseky uskutečněné s cílem přemístit letoun za účelem přepravy osob uvedených v písm. a) bodech i) nebo iii) nebo zdravotnického materiálu uvedeného v písm. a) bodě ii) nebo navrátit letoun na provozní základnu letecké záchranné služby;

17) „pravidelným provozem“ sled letů, které mají všechny tyto vlastnosti:

(i) na každém letu jsou k dispozici místa pro cestující nebo kapacita k přepravě nákladu nebo pošty, které si veřejnost může individuálně zakoupit buď přímo od leteckého dopravce nebo od jeho pověřených zástupců;

(ii) let je provozován tak, aby obsluhoval dopravu mezi dvěma nebo více stejnými letišti jedním z těchto způsobů:

— podle zveřejněného letového řádu,

— lety jsou tak pravidelné nebo časté, že tvoří patrný systematický sled;

18) „charterovým provozem“ nepravidelná obchodní letecká doprava na vyžádání s letounem s MOPSC 20 nebo větší.“;

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

2) článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Omezení doby letové služby

1. Na provoz letounů v CAT pro účel pravidelného a charterového provozu se vztahují požadavky hlavy FTL (A) přílohy III. Na provoz letounů v CAT pro účel provozu letecké záchranné služby a aerotaxi se vztahují požadavky hlavy FTL (B) přílohy III.
2. Pokud jde o omezení doby letové služby a požadavků na dobu odpočinku, provoz vrtulníků v CAT musí být v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti.
3. Pokud jde o omezení doby letové služby, neobchodní provoz, včetně zvláštního neobchodního provozu, složitých motorových letounů a vrtulníků, jakož i zvláštní obchodní provoz letounů a vrtulníků musí být v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, v souladu s vnitrostátními právními předpisy místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen.
4. Pokud jde o omezení doby letové služby, provozovatel IAM musí být v souladu s požadavky uvedenými ve vnitrostátních předpisech členského státu, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, v souladu s vnitrostátními právními předpisy místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen.“;

3) v článku 9b se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Agentura a příslušné úřady členských států monitorují účinnost omezení doby letové služby a služby a požadavků na dobu odpočinku stanovených v tomto nařízení.“;

4) příloha II se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení;

5) příloha III se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 15. října 2028.

Příloha I a bod 4 přílohy II se však použijí ode dne [Úřad pro publikace, vložte datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 8.9.2026

*Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN*