



Briuselis, 2026 m. rugsėjo 10 d.
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. rugsėjo 8 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	C(2026) 6142 final
Dalykas:	KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) .../... 2026 09 08 kuriuo dėl oro taksi, skubios medicinos pagalbos ir vienpiločiams skrydžiams taikytinų skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

Delegacijoms pridedamas dokumentas C(2026) 6142 final.

Priedama: C(2026) 6142 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 09 08
C(2026) 6142 final

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) .../...

2026 09 08

**kuriuo dėl oro taksi, skubios medicinos pagalbos ir vienpiločiams skrydžiams taikytinų
skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų iš dalies keičiamas
Reglamentas (ES) Nr. 965/2012**

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. DELEGUOTOJO AKTO BENDROSIOS APLINKYBĖS

Šio deleguotojo akto tikslas – nustatyti suderintas taisykles dėl skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų (FTL), taikomų lėktuvais vykdomiems komercinio oro transporto skrydžiams, kurie vykdomi kaip oro taksi, skubios medicinos pagalbos ir vienpiločiai skrydžiai.

Be to, šiuo deleguotuoju aktu siekiama sumažinti riziką, susijusią su nepriimtiniu orlaivių įgulos nuovargio lygiu, ir nustatyti suderintą šiems skrydžiams pritaikytą nuovargio valdymo teisinę sistemą, užtikrinant vienodas sąlygas ir vienodą civilinės aviacijos saugos lygį visoje Sąjungoje.

2. KONSULTACIJOS PRIEŠ PRIIMANT AKTĄ

Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 ⁽¹⁾ 128 straipsnio 4 dalį, prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais, vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

Šis deleguotojo akto projektas buvo pristatytas MMMM MM DD vykusiame Aviacijos saugos ekspertų grupės, kurioje dalyvauja valstybių narių atstovai, posėdyje.

Šis deleguotojo akto projektas grindžiamas EASA nuomone Nr. 02/2026, dėl kurios turinio iš pradžių viešai konsultuotasi paskelbus pranešimą apie siūlomą pakeitimą (NPA) 2017-17, o vėliau su EASA patariamaisiais organais – paskelbus NPA 2024-106.

3. DELEGUOTOJO AKTO TEISINIAI ASPEKTAI

Reglamento (ES) 2018/1139 32 straipsnio 1 dalimi Komisijai pagal to reglamento 128 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl skrydžio ir darbo laiko apribojimų sąlygų, kurių turi laikytis vežėjai ir jų įgulos nariai, ir dėl įgulos narių poilsio reikalavimų, taip pat dėl sąlygų ir procedūrų, susijusių su nacionalinių kompetentingų institucijų atliekamu individualių skrydžio laiko specifikacijų schemų tvirtinimu.

Pagal Reglamento (ES) 2018/1139 139 straipsnio 3 dalį, Reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ⁽²⁾ panaikinamas nuo šio deleguotojo akto taikymo pradžios dienos.

⁽¹⁾ [OL L 212, 2018 8 22, p. 1](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

KOMISIJOS DELEGUOTASIS REGLAMENTAS (ES) .../...

2026 09 08

kuriuo dėl oro taksi, skubios medicinos pagalbos ir vienpiločiams skrydžiams taikytinų skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, ypač į jo 32 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

- (1) Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ nustatyti su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, įskaitant skrydžio ir darbo laiko apribojimus ir poilsio reikalavimus (FTL), taikomus komercinio oro transporto (CAT) vežėjams, naudojantiems lėktuvus reguliariesiems ir užsakoviesiems skrydžiams;
- (2) rengiant FTL reikalavimus CAT vežėjams pagal Reglamentą (ES) Nr. 965/2012, nuspręsta oro taksi, skubios medicinos pagalbos ir vienpiločių skrydžių FTL klausimą spręsti vėlesniame etape, kad būtų galima surinkti mokslinių įrodymų apie veiksnius, darančius poveikį nuovargiui, atsirandančiam vykdam tuos skrydžius;
- (3) pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 8 straipsnio 2 dalį, FTL, taikomi CAT vežėjams, naudojantiems lėktuvus oro taksi, skubios medicinos pagalbos (AEMS) ir vienpiločiams skrydžiams, taikomi pagal reikalavimus, nustatytus nacionalinės teisės aktuose, nurodytuose Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 ⁽³⁾ 8 straipsnio 4 dalyje ir to reglamento III priedo Q poskyryje. Ta nukrypti leidžianti nuostata turėtų galioti tol, kol pagal šį reglamentą bus pradėtos taikyti naujos priemonės;
- (4) Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q poskyrio reikalavimai buvo parengti reguliariesiems ir užsakoviesiems daugianarės įgulos skrydžiams. Tačiau jie taip pat

⁽¹⁾ OL L 212, 2018 8 22, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, (OL L 296, 2012 10 25, p. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL L 373, 1991 12 31, p. 4, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

taikomi pagal užsakymą vykdomiems oro taksi, AEMS ir vienpiločiams skrydžiams, nepaisant tų skrydžių ir daugianarės įgulos skrydžių skirtumų ir naudojamo orlaivio tipo. Be to, Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q poskyryje nenustatytas didžiausias paros tarnybinis skrydžio laikas vienpiločiams ir AEMS skrydžiams, taip pat neregamentuojamas budėjimas, poilsis skrydžio metu ir pertrauktasis darbas. Todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad į jį būtų įtraukti tinkami FTL, taikytini lėktuvais vykdomiems komercinio oro transporto skrydžiams, kurie vykdomi kaip oro taksi, AEMS ir vienpiločiai skrydžiai;

- (5) piloto darbo, susijusio su aviacijos veikla, kuri apima, pavyzdžiui, oro taksi ir AEMS skrydžius, pobūdis labai skiriasi nuo piloto darbo vykdant reguliariusius arba užsakomuosius skrydžius pobūdžio, nes oro taksi ir AEMS pilotai paprastai skraido mažiau, bet jų reisai trunka ilgiau. Kai vykdomi oro taksi ir AEMS skrydžiai, darbas trunka visą parą ir gali apimti pamaininį darbą, naktinius skrydžius, nereguliarus ir nenuspėjamus grafikus ir dažnus laiko juostų pokyčius. Todėl reikėtų užtikrinti tinkamą norminamųjų ir į rezultatus orientuotų taisyklių balansą, nes, jei visiškai skirtingose operacinėse aplinkose būtų taikomos panašios taisyklės, tai prieštarautų tikslui užtikrinti aukštą ir vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Sąjungoje;
- (6) atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2018/1139 4 straipsnio 2 dalyje nustatytus apsaugos nuo rizikos tikslus, turėtų būti nustatytos konkrečios rizikos mažinimo priemonės ir taip atsižvelgta į operacines sektoriaus realijas, įskaitant oro taksi ir AEMS skrydžių, kurie nėra atviri plačiai visuomenei, pobūdį, taip pat į skrydžių, kurie yra mažiau sudėtingi ir susiję su mažiau sudėtingais lėktuvais nei reguliariesiems ar užsakomiesiems skrydžiams naudojami lėktuvai, tipą ir mastą. Kiekviena iš tų rizikos mažinimo priemonių turėtų būti tikslinė ir ja turėtų būti mažinama nustatyta nuovargio rizika, kylanti dėl tam tikros grafiko sudarymo praktikos, darbo laiko ar poilsio tvarkos;
- (7) siekiant geriau atsižvelgti į konkrečias nacionalines aplinkybes ar operacinę praktiką, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nukrypti nuo tam tikrų šiuo reglamentu nustatytų nuostatų arba nukrypti nuo susijusių sertifikavimo specifikacijų – taikyti reikalavimus, kurių saugos lygis yra bent lygiavertis šio reglamento nuostatomis. Apie visas nukrypti nuo šio reglamento leidžiančias nuostatas ar nuokrypius turėtų būti pranešama ir jie turėtų būti taikomi laikantis Reglamento (ES) 2018/1139 71 straipsnio ir 76 straipsnio 7 dalies nuostatų, kuriomis užtikrinama, kad remiantis objektyviais kriterijais būtų priimami skaidrūs ir nediskriminaciniai sprendimai;
- (8) siekiant užtikrinti sklandų perėjimą nuo šiuo metu taikomo Reglamento (EEB) Nr. 3922/91 III priedo Q poskyrio ir valstybių narių nacionalinių taisyklių, vežėjams ir valstybių narių kompetentingoms institucijoms turėtų būti suteikta pakankamai laiko atnaujinti savo operacinius dokumentus, įdiegti tinkamas programinės įrangos priemonės ir išmokyti atitinkamus darbuotojus laikytis naujų priemonių. Todėl šio reglamento taikymo pradžios data turėtų būti atidėta;
- (9) Reglamento (ES) Nr. 965/2012 II priedo ARO.OPS.235 dalis ir III priedo ORO.FTL.125 dalis turėtų būti atnaujintos, kad būtų suderintos su Reglamentu (ES) 2018/1139 ir išbrauktos pasenusios nuorodos, nedarant jokio neigiamo ekonominio, socialinio ar administracinio poveikio orlaivių įgulų nariams, vežėjams ar kompetentingoms institucijoms. Siekiant padėti nacionalinėms kompetentingoms institucijoms atnaujinti savo patvirtinimo procedūras, tos dalys reguliariesiems ir užsakomiesiems skrydžiams turėtų būti taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos;

- (10) nors pagal galiojančią reglamentavimo sistemą jau reikalaujama, kad valstybių narių kompetentingos institucijos stebėtų civilinės aviacijos saugos įvykius, apie kuriuos pranešta, ir imtųsi tolesnių veiksmų, kad būtų užtikrintas aukščiausias aviacijos saugos lygis ir sumažinta su nuovargiu susijusi rizika, svarbu, kad valstybės narės ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (toliau – Agentūra), kuriai pagal Reglamento (ES) 2018/1139 85 straipsnio 1 dalį suteikti įgaliojimai atlikti patikrinimus ir kitą stebėsenos veiklą, aktyviai stebėtų, kaip įgyvendinamos naujos taisyklės, siekiant užtikrinti vienodą to reglamento ir juo remiantis priimtų deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų taikymą;
- (11) šiame reglamente nustatytos priemonės pagrįstos Agentūros pagal Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 1 dalį pateikta Nuomone Nr. 02/2026 ⁽⁴⁾,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 iš dalies keičiamas taip:

1) 2 straipsnio pirma pastraipa papildoma 16, 17 ir 18 punktais:

„16) skubios medicinos pagalbos skrydis lėktuvu (AEMS skrydis) – skrydis, vykdomas lėktuvu tais atvejais, kai labai svarbu nedelsiant užtikrinti skubų transportavimą, ir pasižymintis visomis šiomis charakteristikomis:

(a) jo tikslas yra padėti suteikti skubią medicinos pagalbą, pervežant:

(i) medicinos darbuotojus;

(ii) medicinos atsargas (įrangą, kraują, organus, vaistus);

(iii) sergančius ar sužeistus asmenis ir kitus tiesiogiai susijusius asmenis;

(b) jis apima sektorius, kurie būtini lėktuvui nuskraidinti į vietą, kad būtų pervežti a punkto i arba iii papunkčiuose nurodyti asmenys arba a punkto ii papunktyje nurodytos medicinos atsargos, arba lėktuvui grąžinti į AEMS skrydžių bazę;

17) reguliarieji skrydžiai – skrydžių serija, kuriai būdingos visos šios charakteristikos:

(i) visuomenės atstovai atskirai gali nusipirkti (tiesiogiai iš oro vežėjo arba jo įgaliotųjų atstovų) sėdimą vietą arba krovinių ar pašto vežimo talpą kiekviename skrydyje;

(ii) jis vykdomas taip, kad būtų užtikrinamas eismas tarp tų pačių dviejų ar daugiau oro uostų, vienu iš šių būdų:

— pagal paskelbtą tvarkaraštį,

— skrydžius vykdant taip reguliariai arba dažnai, kad jie sudarytų atpažįstamą sistemingą seriją;

18) užsakomieji skrydžiai – pagal užsakymą vykdomi nereguliarieji komercinio oro transporto (CAT) skrydžiai lėktuvu, kurio MOPSC yra 20 arba daugiau krėslų.“;

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

2) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Skrydžio laiko apribojimai

1. Komercinio oro transporto (CAT) skrydžiams lėktuvais, kurie vykdomi kaip reguliarieji ir užsakomieji skrydžiai, taikomi III priedo FTL (A) skyriaus reikalavimai. CAT skrydžiams lėktuvais, kurie vykdomi kaip skubios medicinos pagalbos ir oro taksi skrydžiai, taikomi III priedo FTL (B) skyriaus reikalavimai.
2. Kiek tai susiję su skrydžio laiko apribojimais ir poilsio reikalavimais, sraigtasparniais vykdomi CAT skrydžiai turi atitikti valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta, nacionalinės teisės aktuose nustatytus reikalavimus.
3. Kiek tai susiję su skrydžio laiko apribojimais ir poilsio reikalavimais, nekomerciniai skrydžiai (įskaitant nekomercinius specialiuosius skrydžius) sudėtingais varikliu varomais lėktuvais ir sraigtasparniais, taip pat lėktuvais ir sraigtasparniais vykdomi komerciniai specialieji skrydžiai turi atitikti valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba, jeigu jis pagrindinės verslo vietos neturi, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, nacionalinės teisės aktų reikalavimus.
4. Kiek tai susiję su skrydžio laiko apribojimais, IAM vežėjas turi laikytis valstybės narės, kurioje yra pagrindinė vežėjo verslo vieta arba, jeigu jis pagrindinės verslo vietos neturi, kurioje vežėjas yra įsisteigęs arba įsikūręs, nacionalinės teisės aktų reikalavimų.“;

3) 9b straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Agentūra ir valstybių narių kompetentingos institucijos stebi šiame reglamente nustatytų skrydžio ir darbo laiko apribojimų ir poilsio reikalavimų veiksmingumą.“;

4) II priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento I priedą;

5) III priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento II priedą.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2028 m. spalio 15 d.

Tačiau I priedas ir II priedo 4 punktas taikomi nuo [[Leidinių biurui: įrašyti šio reglamento įsigaliojimo datą](#)].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2026 09 08

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN