

Bruksela, 10 września 2026 r.
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	8 września 2026 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	C(2026) 6142 final
Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 8.9.2026 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku w odniesieniu do taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji z jednym pilotem

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2026) 6142 final.

Załącznik: C(2026) 6142 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.9.2026 r.
C(2026) 6142 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 8.9.2026 r.

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu
i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku w odniesieniu do taksówek
powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji z jednym pilotem**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

Celem niniejszego aktu delegowanego jest ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku w odniesieniu do operacji taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego z jednym pilotem wykonywanych przy użyciu samolotów.

Ponadto niniejszy akt delegowany ma na celu ograniczenie ryzyka związanego z kumulacją niedopuszczalnego zmęczenia u załogi lotniczej oraz wprowadzenie zharmonizowanych ram prawnych dotyczących zarządzania zmęczeniem dostosowanych do tych operacji, zapewniających równe warunki działania i jednolity poziom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w całej Unii.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Zgodnie z art. 128 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139⁽¹⁾ przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

Przedmiotowy projekt aktu delegowanego przedstawiono grupie ekspertów ds. bezpieczeństwa lotniczego, w której skład wchodzi przedstawiciele państw członkowskich, na posiedzeniu w dniu DD/MM/RR.

Projekt aktu delegowanego opiera się na opinii EASA nr 02/2026, której treść była początkowo konsultowana publicznie za pośrednictwem zawiadomienia na temat proponowanych zmian (NPA) 2017-17, a następnie z organami doradczymi EASA za pośrednictwem NPA 2024-106.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

W art. 32 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 uprawniono Komisję do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128 tego rozporządzenia, ustanawiających szczegółowe przepisy dotyczące warunków, które operatorzy i członkowie ich załóg lotniczych mają spełnić w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby, a także wymagań dotyczących wypoczynku członków załogi lotniczej oraz warunków i procedur dotyczących zatwierdzania przez właściwe organy krajowe indywidualnych programów określania czasu lotu.

Zgodnie z art. 139 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie (EWG) nr 3922/91⁽²⁾ traci moc z dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego aktu delegowanego.

⁽¹⁾ [Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 8.9.2026 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku w odniesieniu do taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji z jednym pilotem

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91⁽¹⁾, w szczególności jego art. 32 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012⁽²⁾ ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych, w tym ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku dla operatorów wykonujących zarobkowe przewozy lotnicze (CAT) przy użyciu samolotów wykorzystywanych w operacjach regularnych i czarterowych.
- (2) Przy opracowywaniu wymogów dotyczących ograniczeń czasu lotu dla operatorów CAT na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 zdecydowano o uwzględnieniu ograniczeń czasu lotu dla operacji taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego i operacji z jednym pilotem na późniejszym etapie, aby umożliwić gromadzenie dowodów naukowych dotyczących czynników wpływających na zmęczenie podczas tych operacji.
- (3) Zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 ograniczenia czasu lotu dla operatorów CAT samolotów wykorzystywanych do operacji taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego (AEMS) i operacji wykonywanych przez jednego pilota podlegają wymaganiom określonym w prawie krajowym, o których

⁽¹⁾ [Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ([Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

mowa w art. 8 ust. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91⁽³⁾ i w części Q załącznika III do tego rozporządzenia. Odstępstwo to powinno nadal obowiązywać do czasu rozpoczęcia stosowania nowych środków zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

- (4) Wymagania części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 opracowano na potrzeby operacji regularnych i czarterowych w załodze wieloosobowej. Mają one jednak również zastosowanie do taksówek powietrznych na żądanie, operacji AEMS i operacji z jednym pilotem pomimo różnic między tymi operacjami a operacjami w załodze wieloosobowej oraz różnic w rodzaju wykorzystywanych statków powietrznych. Podobnie w części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 nie ustanowiono maksymalnego dziennego okresu pełnienia czynności lotniczych dla operacji z jednym pilotem i operacji AEMS ani nie przewidziano gotowości, wypoczynku w trakcie lotu i podzielonego okresu służby. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w celu uwzględnienia odpowiedniego ograniczenia czasu lotu dla operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przy użyciu samolotów wykorzystywanych do operacji taksówek powietrznych, operacji AEMS i operacji z jednym pilotem.
- (5) Charakter obowiązków pilota w operacjach lotniczych takich jak taksówki powietrzne i AEMS znacznie różni się od charakteru obowiązków pilota w operacjach regularnych lub czarterowych, ponieważ piloci taksówek powietrznych i AEMS zazwyczaj wykonują mniej lotów, ale za to dłuższych. Operacje taksówek powietrznych i operacje AEMS wymagają całodobowej aktywności, która może obejmować pracę zmianową, operacje nocne, nieregularne i nieprzewidywalne plany pracy oraz częste zmiany stref czasowych. W związku z tym należy ustanowić sprawiedliwą równowagę między przepisami normatywnymi a przepisami opartymi na skuteczności działania, ponieważ stosowanie podobnych przepisów opracowanych dla zasadniczo różnych środowisk operacyjnych byłoby sprzeczne z celem, jakim jest zapewnienie wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii.
- (6) Należy wprowadzić szczególne środki ograniczające ryzyko zgodnie z celami w zakresie ochrony przed ryzykiem określonymi w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139, aby odzwierciedlić realia operacyjne sektora, w tym charakter lotów taksówkami powietrznymi i AEMS, które nie są dostępne dla ogółu społeczeństwa, a także rodzaj i skalę operacji, które są mniej złożone i obejmują mniej skomplikowane samoloty niż przewozy regularne lub czarterowe. Każdy z tych środków ograniczających ryzyko powinien być ukierunkowany i odnosić się do zidentyfikowanego ryzyka wystąpienia zmęczenia wynikającego ze szczególnych praktyk w zakresie planowania czasu pracy, okresów służby lub okresów wypoczynku.
- (7) Aby lepiej uwzględnić szczególne uwarunkowania krajowe lub praktyki operacyjne, państwa członkowskie powinny mieć możliwość odstąpienia od niektórych przepisów wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem lub odstąpienia od powiązanych specyfikacji certyfikacji przez zastosowanie wymogów, których poziom bezpieczeństwa jest co najmniej równoważny z poziomem bezpieczeństwa wynikającym z przepisów niniejszego rozporządzenia. Wszelkie odstępstwa lub

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego ([Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

przypadki odejścia od przepisów niniejszego rozporządzenia powinny być zgłaszane i zgodne z art. 71 i art. 76 ust. 7 rozporządzenia (UE) 2018/1139, które zapewniają podejmowanie przejrzystych i niedyskryminacyjnych decyzji opartych na obiektywnych kryteriach.

- (8) Aby zapewnić płynne przejście od obecnie obowiązującej części Q załącznika III do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 i przepisów krajowych państw członkowskich, operatorzy i właściwe organy państw członkowskich powinni mieć wystarczająco dużo czasu na aktualizację dokumentów operacyjnych, wdrożenie odpowiednich narzędzi oprogramowania i przeszkolenie odpowiedniego personelu w celu zapewnienia zgodności z nowymi środkami. W związku z tym należy odroczyć datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (9) Należy zaktualizować pkt ARO.OPS.235 załącznika II i ORO.FTL.125 załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 w celu dostosowania ich do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz usunięcia nieaktualnych odniesień, bez wprowadzania jakichkolwiek negatywnych skutków gospodarczych, społecznych lub administracyjnych dla członków załogi lotniczej, operatorów lub właściwych organów. Aby wesprzeć właściwe organy krajowe w aktualizacji procedur zatwierdzania, punkty te powinny mieć zastosowanie do operacji regularnych i czarterowych od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
- (10) Choć obowiązujące ramy regulacyjne wymagają już od właściwych organów państw członkowskich monitorowania zgłoszonych zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym i podejmowania działań następczych w związku z nimi, aby zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa lotniczego i ograniczyć ryzyko związane ze zmęczeniem, ważne jest, by wdrażanie nowych przepisów było aktywnie monitorowane przez państwa członkowskie i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”), która jest uprawniona na podstawie art. 85 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 do przeprowadzania inspekcji i innych działań monitorujących w celu zapewnienia jednolitego stosowania tego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na jego podstawie.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii nr 02/2026⁽⁴⁾, wydanej przez Agencję zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 akapit pierwszy dodaje się punkty 16, 17 i 18 w brzmieniu:

„16. »lot samolotowej służby ratownictwa medycznego (AEMS)« oznacza lot samolotem, gdy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport i który ma wszystkie następujące cechy:

(a) jego celem jest ułatwienie ratowniczej pomocy medycznej poprzez wykonanie przewozu obejmującego co najmniej jedną z poniższych kategorii:

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

- (i) personelu medycznego;
- (ii) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów, leków);
- (iii) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy;
- (b) obejmuje to odcinki wykonane w celu przemieszczenia samolotu do celów przewozu osób, o których mowa w lit. a) pkt (i) lub (iii), lub środków medycznych, o których mowa w lit. a) pkt (ii), lub w celu powrotu samolotu do bazy operacyjnej AEMS;

17. »operacja regularna« oznacza serię lotów mających wszystkie następujące cechy:

- (i) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej, bezpośrednio u przewoźnika lotniczego lub u jego upoważnionych agentów;
- (ii) wykonywana jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi w jeden z następujących sposobów:
 - zgodnie z opublikowanym rozkładem;
 - w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

18. »operacja czarterowa« oznacza nierozkładową operację CAT na żądanie, wykonywaną przy użyciu samolotu o MOPSC wynoszącej 20 lub więcej.”;

2) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Ograniczenia czasu lotu

1. Operacje CAT wykonywane do celów operacji regularnych i czarterowych podlegają wymaganiom podczęści FTL (A) załącznika III. Operacje CAT wykonywane przy użyciu samolotów do celów ratownictwa medycznego oraz operacje taksówek powietrznych podlegają wymaganiom podczęści FTL (B) załącznika III.
2. Jeśli chodzi o ograniczenia czasu lotu i wymagania dotyczące wypoczynku, operacje CAT wykonywane przy użyciu śmigłowców muszą spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.
3. Jeśli chodzi o ograniczenia czasu lotu i wymagania dotyczące wypoczynku, operacje niezarobkowe, w tym niezarobkowe operacje specjalistyczne, prowadzone przy użyciu skomplikowanych samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym, a także zarobkowe operacje specjalistyczne prowadzone przy użyciu samolotów i śmigłowców, muszą spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.
4. Jeśli chodzi o ograniczenia czasu lotu, operator IAM musi spełniać wymagania określone w prawie krajowym państwa członkowskiego, w którym dany operator ma główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku gdy operator nie ma

głównego miejsca prowadzenia działalności, miejsce, w którym prowadzi działalność lub ma siedzibę.”;

3) art. 9b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Agencja i właściwe organy państw członkowskich monitorują skuteczność ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku zawartych w niniejszym rozporządzeniu.”;

4) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

5) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 15 października 2028 r.

Załącznik I i pkt 4 załącznika II stosuje się jednak od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 8.9.2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN