

V Bruseli 10. septembra 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	8. septembra 2026
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	C(2026) 6142 final
Predmet:	DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../... z 8. 9. 2026, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok v prípade prevádzky aerotaxi, zdravotníckej záchrannej služby a jednopilotnej prevádzky

Delegáciám v prílohe zasielame dokument C(2026) 6142 final.

Príloha: C(2026) 6142 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 9. 2026
C(2026) 6142 final

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 8. 9. 2026,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok v prípade prevádzky aerotaxi, zdravotníckej záchrannej služby a jednopilotnej prevádzky

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT DELEGOVANÉHO AKTU

Cieľom tohto delegovaného aktu je stanoviť harmonizované pravidlá týkajúce sa obmedzení letového času a času v službe (FTL) a požiadaviek na odpočinok v prípade prevádzky aerotaxi, zdravotníckej záchranej služby a jednopilotnej prevádzky obchodnej leteckej dopravy letúnmi.

Okrem toho je zámerom tohto delegovaného aktu zmierniť riziká spojené s akumuláciou neprijateľného objemu únavy posádok a zaviesť harmonizovaný právny rámec pre zvládanie únavy prispôsobený uvedeným prevádzkam, čím sa zabezpečia rovnaké podmienky a jednotná úroveň bezpečnosti civilného letectva v celej Únii.

2. KONZULTÁCIE PRED PRIJATÍM AKTU

V súlade s článkom 128 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/1139 ⁽¹⁾ Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

Tento návrh delegovaného aktu bol predložený DD/MM/RR na zasadnutí skupiny odborníkov pre bezpečnosť letectva, ktorej členmi sú zástupcovia členských štátov.

Tento návrh delegovaného aktu vychádza zo stanoviska EASA č. 02/2026, ktorého obsah bol pôvodne predmetom verejných konzultácií prostredníctvom oznámenia o navrhovanej zmene 2017-17 a následne konzultovaný s poradnými orgánmi EASA prostredníctvom oznámenia o navrhovanej zmene 2024-106.

3. PRÁVNE PRVKY DELEGOVANÉHO AKTU

Článkom 32 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa Komisia splnomocňuje prijímať delegované akty v súlade s článkom 128 uvedeného nariadenia s cieľom stanoviť podrobné pravidlá, pokiaľ ide o podmienky, ktoré musia spĺňať prevádzkovatelia a ich členovia posádky so zreteľom na obmedzenia letového času a času v službe, ako aj požiadavky na odpočinok členov posádky, a pokiaľ ide o podmienky a postupy týkajúce sa schvaľovania individuálnych schém špecifikácií letového času príslušnými vnútroštátnymi orgánmi.

V súlade s článkom 139 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa nariadenie (EHS) č. 3922/91 ⁽²⁾ zrušuje odo dňa začatia uplatňovania tohto delegovaného aktu.

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

⁽²⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 8. 9. 2026,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok v prípade prevádzky aerotaxi, zdravotníckej záchranej služby a jednopilotnej prevádzky

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 32 ods. 1,

keďže:

1. V nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 ⁽²⁾ sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky vrátane obmedzení letového času a času v službe (FTL) a požiadaviek na odpočinok pre prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy (CAT) letúnmi používanými v pravidelnej a charterovej prevádzke.
2. Pri vypracúvaní požiadaviek na FTL pre prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 965/2012 sa rozhodlo, že FTL v prípade prevádzky aerotaxi, zdravotníckej záchranej služby a jednopilotnej prevádzky sa budú riešiť neskôr, aby sa umožnilo zhromažďovanie vedeckých dôkazov o faktoroch ovplyvňujúcich únavu v uvedených prevádzkach.
3. V súlade s článkom 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 sa na FTL prevádzkovateľov CAT letúnmi používanými na prevádzku aerotaxi, zdravotnícku záchrannú službu (AEMS) a jednopilotnú prevádzku vzťahujú požiadavky stanovené vo vnútroštátnych právnych predpisoch uvedených v článku 8 ods. 4 nariadenia Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽³⁾ a v podčasti Q prílohy III k uvedenému nariadeniu. Uvedená

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

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

výnimka by mala zostať v platnosti, kým sa nezačnú uplatňovať nové opatrenia v súlade s týmto nariadením.

4. Požiadavky podčasti Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 boli vypracované na účely pravidelnej a charterovej prevádzky s viacčlennou posádkou. Uplatňujú sa však aj na prevádzku na objednávku aerotaxi, AEMS a jednopilotnú prevádzku napriek rozdielom medzi uvedenými prevádzkami a prevádzkou s viacčlennou posádkou a na typ používaných lietadiel. Rovnako sa v podčasti Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 nestanovuje maximálny čas dennej letovej služby pre jednopilotnú prevádzku a prevádzku AEMS, ani pohotovostná služba, odpočinok počas letu a rozdelená služba. Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zmeniť tak, aby zahŕňalo primeraný FTL na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnmi v prípade prevádzky aerotaxi, AEMS a jednopilotnej prevádzky.
5. Povaha povinností pilota v leteckej prevádzke, ako sú aerotaxi a AEMS, sa výrazne líši od povinností pilota v pravidelnej alebo charterovej prevádzke, keďže piloti aerotaxi a AEMS zvyčajne vykonávajú menej letov, ale dlhších. Prevádzka aerotaxi a AEMS si vyžaduje nepretržitú činnosť, ktorá môže zahŕňať prácu na zmeny, nočnú prevádzku, nepravidelné a nepredvídateľné rozvrhy služieb a časté zmeny časových pásiem. Preto by sa mala vytvoriť spravodlivá rovnováha medzi normatívnymi pravidlami a pravidlami založenými na výkonnosti, keďže uplatňovanie podobných pravidiel určených pre zásadne odlišné prevádzkové prostredia by bolo v rozpore s cieľom zabezpečiť vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Únii.
6. Mali by sa zaviesť osobitné zmierňujúce opatrenia v súlade s cieľmi ochrany pred rizikom stanovenými v článku 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139, aby sa zohľadnila prevádzková realita odvetvia vrátane povahy letov aerotaxi a AEMS, ktoré nie sú otvorené širokej verejnosti, ako aj druh a rozsah prevádzky, ktoré sú menej zložité a zahŕňajú menej zložité letúny ako v prípade pravidelných alebo charterových služieb. Každé z uvedených zmierňujúcich opatrení by malo byť cielené a malo by riešiť zistené riziká spojené s únavou vyplývajúce z konkrétnych postupov plánovania, časov služby alebo opatrení týkajúcich sa odpočinku.
7. S cieľom lepšie riešiť konkrétne vnútroštátne aspekty alebo prevádzkové postupy by členské štáty mali mať možnosť odchyliť sa od určitých ustanovení zavedených týmto nariadením alebo od súvisiacich certifikačných špecifikácií, a to uplatňovaním požiadaviek, ktorých úroveň bezpečnosti je prinajmenšom rovnocenná s ustanoveniami tohto nariadenia. Všetky výnimky alebo odchýlky od tohto nariadenia by mali byť oznámené a mali by spĺňať pravidlá uvedené v článku 71 a článku 76 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktoré zaručujú transparentné a nediskriminačné rozhodnutia založené na objektívnych kritériách.
8. S cieľom zabezpečiť hladký prechod od v súčasnosti platnej podčasti Q prílohy III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 a vnútroštátnych predpisov členských štátov by sa prevádzkovateľom a príslušným orgánom členských štátov mal poskytnúť dostatočný čas na aktualizáciu ich prevádzkových dokumentov, zavedenie vhodných softvérových nástrojov a výcvik príslušných pracovníkov, aby dosiahli súlad s novými opatreniami. Dátum uplatňovania tohto nariadenia by sa mal zodpovedajúcim spôsobom odložiť.
9. Ustanovenia ARO.OPS.235 prílohy II a ORO.FTL.125 prílohy III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 by sa mali aktualizovať tak, aby boli v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a aby sa odstránili zastarané odkazy bez toho, aby to spôsobilo akékoľvek negatívne hospodárske, sociálne alebo administratívne dôsledky pre členov posádky,

prevádzkovateľov alebo príslušné orgány. S cieľom podporiť príslušné vnútroštátne orgány pri aktualizácii ich schvaľovacích postupov by sa uvedené ustanovenia mali uplatňovať na pravidelnú a charterovú prevádzku odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

10. Hoci sa v existujúcom regulačnom rámci už vyžaduje, aby príslušné orgány členských štátov monitorovali nahlásené udalosti týkajúce sa bezpečnosti v civilnom letectve a prijímali následné opatrenia v nadväznosti na ne s cieľom zabezpečiť najvyššiu úroveň bezpečnosti letectva a zmierniť riziká spojené s únavou, je dôležité, aby vykonávanie nových pravidiel aktívne monitorovali členské štáty a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), ktorá je podľa článku 85 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 splnomocnená vykonávať inšpekcie a iné monitorovacie činnosti s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie uvedeného nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe.
11. Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú založené na stanovisku č. 02/2026 ⁽⁴⁾, ktoré agentúra vydala v súlade s článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

1. V článku 2 prvom odseku sa dopĺňajú tieto body 16, 17 a 18:

„16. „Let zdravotníckej záchrannej služby letúna“ alebo „let AEMS“ je let letúna, pri ktorom je nevyhnutná okamžitá a rýchla preprava a ktorý spĺňa všetky tieto podmienky:

- a) jeho účelom je uľahčiť zdravotnícku záchrannú pomoc prepravou jednej alebo viacerých z týchto kategórií:
 - i) zdravotníckeho personálu;
 - ii) zdravotníckeho materiálu (vybavenie, krv, orgány, lieky);
 - iii) chorých alebo zranených osôb a ďalších osôb, ktoré boli priamo postihnuté;
- b) zahŕňa sektory nalietané s cieľom premiestniť letún na účely prepravy osôb uvedených v písmene a) bode i) alebo iii) alebo zdravotníckeho materiálu uvedeného v písmene a) bode ii) alebo s cieľom vrátiť letún na prevádzkovú základňu AEMS.

17. „Pravidelná prevádzka“ je séria letov, ktoré spĺňajú všetky tieto podmienky:

- i) pri každom lete sú miesta na sedenie alebo kapacita na prepravu nákladu alebo pošty k dispozícii pre individuálny nákup zo strany verejnosti, a to buď priamo od leteckého dopravcu, alebo od jeho poverených agentov;
- ii) sú prevádzkované tak, aby zabezpečovali dopravu medzi tými istými dvoma alebo viacerými letiskami jedným z týchto spôsobov:

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

- podľa uverejneného cestovného poriadku,
- letmi tak pravidelnými alebo časťmi, že predstavujú zrejme systematické série letov.

18. „Charterová prevádzka“ je nepravidelná prevádzka obchodnej leteckej dopravy na objednávku s letúnom s MOPSC pre 20 cestujúcich alebo viac.“

2. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Obmedzenia letového času

1. Na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnmami na účely pravidelnej a charterovej prevádzky sa vzťahujú požiadavky uvedené v prílohe III podčasti FTL (A). Na prevádzku obchodnej leteckej dopravy letúnmami na účely zdravotníckej záchranej služby a prevádzky aerotaxi sa vzťahujú požiadavky uvedené v prílohe III podčasti FTL (B).
2. Pokiaľ ide o obmedzenia letového času a požiadavky na odpočinok, v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkmi sa musia dodržiavať požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania.
3. Pokiaľ ide o obmedzenia letového času a požiadavky na odpočinok, v prípade prevádzky neobchodnej leteckej dopravy vrátane prevádzky neobchodnej špeciálnej dopravy zložitými motorovými letúnmami a vrtuľníkmi, ako aj prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy letúnmami a vrtuľníkmi sa musia dodržiavať požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesta, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má bydlisko.
4. Pokiaľ ide o obmedzenia letového času, prevádzkovateľ inovačnej leteckej mobility dodržiava požiadavky uvedené vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesta, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má bydlisko.“

3. V článku 9b sa odsek 1 nahrádza takto:

- „1. Agentúra a príslušné orgány členských štátov monitorujú účinnosť obmedzení letového času a času v službe a požiadaviek na odpočinok stanovených v tomto nariadení.“

4. Príloha II sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

5. Príloha III sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 15. októbra 2028.

Príloha I a príloha II bod 4 sa však uplatňujú od [Úrad pre publikácie, vložte dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 8. 9. 2026

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN