

Bruselj, 10. september 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	8. september 2026
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	C(2026) 6142 final
Zadeva:	DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../... z dne 8.9.2026 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede omejitev časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč in operacije z enim pilotom

Delegacije prejmejo priloženi dokument C(2026) 6142 final.

Priloga: C(2026) 6142 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

z dne 8.9.2026

**o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede omejitev časa letenja in časa dolžnosti ter
zahtev glede počitka za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč in operacije z
enim pilotom**

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE DELEGIRANEGA AKTA

Cilj tega delegiranega akta je določiti harmonizirana pravila o omejitvah časa letenja in časa dolžnosti ter zahtevah glede počitka (FTL) za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč ter operacije komercialnega zračnega prevoza z enim pilotom.

Poleg tega je ta delegirani akt namenjen zmanjšanju tveganj, povezanih s kopičenjem nesprejemljive utrujenosti pri članih letalskega osebja, in uvedbi harmoniziranega pravnega okvira za obvladovanje utrujenosti, prilagojenega tem operacijam, da bi se zagotovili enaki konkurenčni pogoji in enotna raven varnosti v civilnem letalstvu po vsej Uniji.

2. POSVETOVANJA PRED SPREJETJEM AKTA

Komisija se v skladu s členom 128(4) Uredbe (EU) 2018/1139 ⁽¹⁾ pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

Ta osnutek delegiranega akta je bil predstavljen strokovni skupini za varnost v letalstvu, ki vključuje predstavnike držav članic, na njenem sestanku DD/MM/LL.

Ta osnutek delegiranega akta temelji na Mnenju št. 02/2026 Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA), katerega vsebina je bila najprej predmet javnega posvetovanja na podlagi obvestila o predlagani spremembi (NPA) 2017-17, nato pa posvetovanja s svetovalnimi organi EASA na podlagi NPA 2024-106.

3. PRAVNI ELEMENTI DELEGIRANEGA AKTA

Na podlagi člena 32(1) Uredbe (EU) 2018/1139 se na Komisijo v skladu s členom 128 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi določi podrobna pravila v zvezi s pogoji, ki jih morajo izpolnjevati operatorji in člani njihovega letalskega osebja glede omejitev časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka za člane letalskega osebja, ter pogoji in postopki v zvezi z odobritvijo individualnih specifikacijskih shem za čas letenja s strani pristojnih nacionalnih organov.

V skladu s členom 139(3) Uredbe (EU) 2018/1139 se Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽²⁾ razveljavi z dnem začetka uporabe tega delegiranega akta.

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

⁽²⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL L 373, 31.12.1991, str. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) .../...

z dne 8.9.2026

o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede omejitev časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč in operacije z enim pilotom

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽¹⁾ in zlasti člena 32(1) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽²⁾ določa tehnične zahteve in upravne postopke za letalske operacije, vključno z omejitvami časa letenja in časa dolžnosti ter zahtevami glede počitka (FTL) za operatorje v komercialnem zračnem prevozu (CAT), ki upravljajo letala, ki se uporabljajo za redne in čarterske operacije.
- (2) Pri oblikovanju zahtev FTL za operatorje CAT v skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 je bilo odločeno, da se omejitve časa letenja in časa dolžnosti ter zahteve glede počitka za zračne taksi operacije, nujno medicinsko pomoč in operacije z enim pilotom obravnavajo pozneje, da se omogoči zbiranje znanstvenih dokazov o dejavnikih, ki vplivajo na utrujenost pri navedenih operacijah.
- (3) V skladu s členom 8(2) Uredbe (EU) št. 965/2012 za omejitve časa letenja in časa dolžnosti ter zahteve glede počitka za operatorje CAT, ki upravljajo letala, ki se uporabljajo za zračne taksi operacije, letalsko nujno medicinsko pomoč (AEMS) in operacije z enim pilotom, veljajo zahteve iz nacionalnega prava, navedene v členu 8(4) Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽³⁾ ter iz poddela Q Priloge III k navedeni uredbi. Navedeno odstopanje bi moralo ostati veljavno, dokler se ne začnejo uporabljati novi ukrepi v skladu s to uredbo.
- (4) Zahteve iz poddela Q Priloge III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 so bile oblikovane za redne in čarterske operacije z veččlansko posadko. Vendar se uporabljajo tudi za

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

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ([UL L 296, 25.10.2012, str. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva ([UL L 373, 31.12.1991, str. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

zračne taksi operacije na zahtevo, AEMS in operacije z enim pilotom, kljub razlikam med temi operacijami in operacijami z veččlansko posadko ter razlikam glede vrste uporabljenih zrakoplovov. Prav tako poddel Q Priloge III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 ne določa najdaljšega dnevnega letalskega delovnega obdobja za operacije z enim pilotom in AEMS ter ne ureja dežurstva, počitka med letom in deljene dolžnosti. Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo zato treba spremeniti, da bi se vključile ustrezne FTL za operacije komercialnega zračnega prevoza z letali za zračne taksi operacije, AEMS in operacije z enim pilotom.

- (5) Narava dolžnosti pilota pri letalskih operacijah, kot so zračne taksi operacije in AEMS, se bistveno razlikuje od narave dolžnosti pilota pri rednih ali čarterskih operacijah, saj piloti letal, ki se uporabljajo za zračne taksi operacije in AEMS opravijo manj letov, ki pa so daljši. Zračne taksi operacije in AEMS zahtevajo 24-urno dejavnost, ki lahko vključuje izmensko delo, nočne operacije, neredne in nepredvidljive razporede ter pogosto menjavanje časovnih pasov. Zato bi bilo treba vzpostaviti ustrezno ravnovesje med predpisovalnimi in na uspešnosti temelječimi pravili, saj bi bila uporaba podobnih pravil, zasnovanih za bistveno različna operativna okolja, v nasprotju s ciljem zagotavljanja visoke in enotne ravni varnosti v civilnem letalstvu v Uniji.
- (6) V skladu s cilji varovanja pred tveganji iz člena 4(2) Uredbe (EU) 2018/1139 bi bilo treba uvesti posebne ukrepe za zmanjšanje tveganja, da bi se upoštevale dejanske razmere v sektorju, vključno z naravo letov pri zračnih taksi operacijah in AEMS, ki niso na voljo splošni javnosti, pa tudi vrsta in obseg operacij, ki so manj kompleksne in vključujejo manj kompleksna letala kot redne ali čarterske storitve. Vsak od navedenih ukrepov za zmanjšanje tveganja bi moral biti ciljno usmerjen in obravnavati ugotovljena tveganja zaradi utrujenosti, ki izhajajo iz določenih praks priprave razporedov, obdobja dolžnosti ali ureditev počitka.
- (7) Da bi se bolje upoštevali posamezni nacionalni vidiki ali operativne prakse, bi bilo treba državam članicam dovoliti odstopanje od nekaterih določb, uvedenih s to uredbo, ali od povezanih certifikacijskih specifikacij z uporabo zahtev, ki zagotavljajo raven varnosti, ki je vsaj enakovredna ravni, zagotovljeni z določbami te uredbe. Vsako odstopanje od te uredbe bi bilo treba prigrasiti ter pri njem upoštevati pravila iz člena 71 in člena 76(7) Uredbe (EU) 2018/1139, ki zagotavljajo pregledne in nediskriminatorne odločitve na podlagi objektivnih meril.
- (8) Za zagotovitev nemotenega prehoda s trenutno veljavnega poddela Q Priloge III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 in nacionalnih predpisov držav članic na nova pravila bi bilo treba operatorjem in pristojnim organom držav članic zagotoviti dovolj časa, da posodobijo svoje operativne dokumente, uvedejo ustrezna programska orodja ter usposobijo ustrezno osebje za ravnanje v skladu z novimi ukrepi. Zato bi bilo treba datum začetka uporabe te uredbe odložiti.
- (9) Točki ARO.OPS.235 Priloge II in ORO.FTL.125 Priloge III k Uredbi (EU) št. 965/2012 bi bilo treba posodobiti, da bi se uskladili z Uredbo (EU) 2018/1139 in da bi se črtali zastareli sklici, ne da bi imelo to kakršne koli negativne ekonomske, socialne ali upravne vplive na člane letalskega osebja, operatorje ali pristojne organe. Za podporo pristojnim nacionalnim organom pri posodabljanju njihovih postopkov odobritve bi se morali navedeni točki uporabljati za redne in čarterske operacije od dneva začetka veljavnosti te uredbe.
- (10) Čeprav obstoječi regulativni okvir že določa, da morajo pristojni organi držav članic spremljati prijavljene dogodke v zvezi z varnostjo v civilnem letalstvu in nadalje

ukrepati v zvezi z njimi, je za zagotovitev najvišje ravni varnosti v letalstvu in zmanjšanje tveganj, povezanih z utrujenostjo, pomembno, da države članice in Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: „Agencija“), ki je v skladu s členom 85(1) Uredbe (EU) 2018/1139 pooblaščen za izvajanje inšpekcijskih pregledov in drugih dejavnosti spremljanja z namenom zagotavljanja enotne uporabe navedene uredbe ter delegiranih in izvedbenih aktov, sprejetih na njeni podlagi, dejavno spremljajo izvajanje novih pravil.

- (11) Ukrepi iz te uredbe temeljijo na Mnenju št. 02/2026 ⁽⁴⁾, ki ga je Agencija izdala v skladu s členom 76(1) Uredbe (EU) 2018/1139 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

- (1) v členu 2, prvi odstavek, se dodajo naslednje točke (16), (17) in (18):

„(16) ‚let letalske nujne medicinske pomoči (AEMS)‘ pomeni let z letalom, kadar je nujno potreben takojšen in hiter prevoz, ki ima vse naslednje značilnosti:

(a) njegov namen je omogočiti nujno medicinsko pomoč s prevozom:

- (i) medicinskega osebja;
- (ii) sanitetnega materiala (opreme, krvi, organov, zdravil);
- (iii) bolnih ali poškodovanih oseb in drugih neposredno vpletenih oseb;

(b) vključuje preletene sektorje za premestitev letala v položaj za prevoz oseb iz točke (a)(i) ali (a)(iii) ali sanitetnega materiala iz točke (a)(ii) ali za vrnitev letala v operativno bazo AEMS;

(17) ‚redna operacija‘ pomeni serijo letov, ki ima vse naslednje značilnosti:

- (i) na vsakem letu so sedeži ali zmogljivost za prevoz tovora ali pošte na voljo javnosti za individualen nakup bodisi neposredno pri letalskem prevozniku bodisi pri njegovih pooblaščenih zastopnikih;
- (ii) izvajajo se za zagotavljanje prevoza med istima dvema ali več letališči na enega od naslednjih načinov:
 - po objavljenem voznem redu,
 - z leti, ki so tako redni ali pogosti, da tvorijo prepoznavno sistematično serijo;

(18) ‚čarterska operacija‘ pomeni izredni CAT na zahtevo z letalom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 20 ali več.“;

- (2) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

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

„Člen 8

Omejitve časa letenja

1. Za operacije CAT z letali za namene rednih in čarterskih operacij veljajo zahteve iz poddela FTL (A) Priloge III. Za operacije CAT z letali za namene nujne medicinske pomoči in zračnih taksi operacij veljajo zahteve iz poddela FTL (B) Priloge III.
2. Operacije CAT s helikopterji se, kar zadeva omejitve časa letenja in zahteve glede počitka, izvajajo v skladu z zahtevami, določenimi v nacionalnem pravu države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja.
3. Nekomercialne operacije, vključno z nekomercialnimi specializiranimi operacijami, s kompleksnimi letali in helikopterji na motorni pogon ter komercialne specializirane operacije z letali in helikopterji se, kar zadeva omejitve časa letenja in zahteve glede počitka, izvajajo v skladu z zahtevami, določenimi v nacionalnem pravu države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja ali, če nima glavnega kraja poslovanja, v kateri ima kraj sedeža ali prebivališča.
4. Operator inovativne zračne mobilnosti, kar zadeva omejitve časa letenja, izpolnjuje zahteve, določene v nacionalnem pravu države članice, v kateri ima operator glavni kraj poslovanja, ali če nima glavnega kraja poslovanja, v kateri ima kraj sedeža ali prebivališča.“;

(3) v členu 9b se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Agencija in pristojni organi držav članic spremljajo učinkovitost omejitev časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka, določenih v tej uredbi.“;

(4) Priloga II se spremeni v skladu s Prilogo I k tej uredbi;

(5) Priloga III se spremeni v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 15. oktobra 2028.

Vendar se Priloga I in točka (4) Priloge II uporabljata od [\[Urad za publikacije: vstaviti datum začetka veljavnosti te uredbe\]](#).

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 8.9.2026

Za Komisijo
Predsednica
Ursula VON DER LEYEN