

Bruxelles, den 10. september 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	8. september 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	C(2026) 6142 final
Vedr.:	KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../... af 8.9.2026 om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for lufttaxioperationer, ambulancetjenester og operationer med én pilot

Hermed følger til delegationerne dokument C(2026) 6142 final.

Bilag: C(2026) 6142 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.9.2026
C(2026) 6142 final

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 8.9.2026

**om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår flyve- og
tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for lufttaxioperationer,
ambulancetjenester og operationer med én pilot**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR DEN DELEGEREDE RETSAKT

Denne delegerede retsakt har til formål at fastsætte harmoniserede regler for flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser (FTL) for lufttaxioperationer, ambulancetjenester og erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner med én pilot.

Derudover har denne delegerede retsakt til formål at afbøde de risici, der er forbundet med flybesætningers akkumulering af træthed i uacceptabelt omfang, og at indføre en harmoniseret retlig ramme for håndtering af træthed, der er skræddersyet til disse operationer, for at sikre lige vilkår og et ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i hele Unionen.

2. HØRINGER FORUD FOR RETSAKTENS VEDTAGELSE

I henhold til artikel 128, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139⁽¹⁾ skal Kommissionen inden vedtagelsen af en delegeret retsakt høre eksperter, der er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.

Nærværende udkast til delegeret retsakt blev forelagt Kommissionens ekspertgruppe om flyvesikkerhed, der omfatter repræsentanter fra medlemsstaterne, på dens møde den DD/MM/YY.

Dette udkast til delegeret retsakt er baseret på EASA's udtalelse nr. 02/2026, hvis indhold oprindeligt var blevet hørt offentligt gennem meddelelse om ændringsforslag (NPA) 2017-17 og efterfølgende med EASA's rådgivende organer gennem NPA 2024-106.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF DEN DELEGEREDE RETSAKT

Ved artikel 32, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med nævnte forordnings artikel 128 vedrørende fastsættelse af nærmere bestemmelser om de betingelser, som operatører og deres flybesætninger skal opfylde med hensyn til flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for flybesætninger, og betingelserne og procedurerne for de nationale kompetente myndigheders godkendelse af individuelle specifikationssystemer for flyvetid.

I overensstemmelse med artikel 139, stk. 3, i forordning (EU) 2018/1139 ophæves forordning (EØF) nr. 3922/91⁽²⁾ fra anvendelsesdatoen for denne delegerede retsakt.

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

⁽²⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 8.9.2026

om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 for så vidt angår flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser for lufttaxioperationer, ambulancetjenester og operationer med én pilot

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽¹⁾, særlig artikel 32, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ⁽²⁾ fastsættes tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer, herunder flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser (FTL) for luftfartsforetagender, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner, der anvendes til planlagte operationer og charteroperationer.
- (2) Ved udarbejdelsen af FTL-kravene til luftfartsforetagender, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT-operatører), jf. forordning (EU) nr. 965/2012, blev det besluttet at behandle FTL for lufttaxioperationer, ambulancetjenester og operationer med én pilot på et senere tidspunkt for at gøre det muligt at indsamle videnskabelig dokumentation for de faktorer, der påvirker trætheden under disse operationer.
- (3) I overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, i forordning (EU) nr. 965/2012 er FTL for luftfartsforetagender, som foretager erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner, der anvendes til lufttaxioperationer, ambulancetjenester (AEMS) og operationer med én pilot, underlagt kravene i den nationale lovgivning, der er omhandlet i artikel 8, stk. 4, i Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ⁽³⁾ og i subpart Q

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

⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

i bilag III til nævnte forordning. Denne undtagelse bør forblive gyldig, indtil de nye foranstaltninger begynder at finde anvendelse i henhold denne forordning.

- (4) Kravene i subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 blev udarbejdet med henblik på planlagte operationer og charteroperationer med flere besætningsmedlemmer. De finder dog også anvendelse på lufttaxioperationer på bestilling, AEMS-operationer og operationer med én pilot på trods af forskellene mellem disse operationer og operationer med flere besætningsmedlemmer og den anvendte luftfartøjstype. Subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 fastsætter heller ikke en maksimal flyvetjenesteperiode pr. dag for operationer med én pilot og AEMS-operationer og indeholder ikke bestemmelser om standby, hvile under flyvning og opdelt tjeneste. Forordning (EU) nr. 965/2012 bør derfor ændres, så den omfatter passende flyvetidsbegrænsninger for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner for så vidt angår lufttaxioperationer, AEMS-operationer og operationer med én pilot.
- (5) En pilots opgaver i forbindelse med luftfartsoperationer såsom lufttaxi og AEMS adskiller sig væsentligt fra en pilots opgaver i forbindelse med planlagte operationer eller charteroperationer, da lufttaxi- og AEMS-piloter typisk flyver færre, men længere ture. Lufttaxi- og AEMS-operationer kræver 24-timers aktivitet, der kan omfatte skifteholdsarbejde, natflyvninger, uregelmæssige og uforudsigelige arbejdsplaner samt hyppige tidszoneskift. Der bør derfor skabes en rimelig balance mellem præskriptivt baserede og præstationsbaserede regler, da anvendelse af lignende regler, der er udformet til fundamentalt forskellige operationsforhold, vil være i strid med målet om at sikre et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen.
- (6) Der bør indføres specifikke afbødende foranstaltninger i overensstemmelse med de mål for beskyttelse mod risici, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) 2018/1139, for at afspejle de operationelle realiteter i sektoren, herunder arten af lufttaxi- og AEMS-flyvninger, som ikke er tilgængelige for offentligheden, samt typen og omfanget af operationer, som er mindre komplekse og involverer mindre komplekse flyvemaskiner end planlagte eller chartrede tjenester. Hver enkelt af disse afbødende foranstaltninger bør være målrettet og imødegå identificerede træthedsrisici, som følger af særlige arbejdsplaner, tjenesteperioder eller hvileordninger.
- (7) For bedre at kunne tage højde for særlige nationale hensyn eller en særlig operationel praksis bør medlemsstaterne have mulighed for at fravige visse af de bestemmelser, der indføres ved denne forordning, eller afvige fra de tilhørende certificeringsspecifikationer ved at anvende krav, hvis sikkerhedsniveau som minimum svarer til bestemmelserne i denne forordning. Eventuelle fravigelser af eller afvigelse fra denne forordning bør meddeles, og de bør overholde reglerne i artikel 71 og artikel 76, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139, hvorved der sikres gennemsigtige og ikke-diskriminerende afgørelser på grundlag af objektive kriterier.
- (8) For at sikre en gnidningsløs overgang fra den gældende subpart Q i bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og medlemsstaternes nationale bestemmelser bør operatørerne og medlemsstaternes kompetente myndigheder have tilstrækkelig tid til at ajourføre deres operationelle dokumenter, implementere passende softwareværktøjer og uddanne relevant personale til at overholde de nye foranstaltninger. Anvendelsesdatoen for denne forordning bør derfor udskydes.

- (9) Punkt ARO.OPS.235 i bilag II og ORO.FTL.125 i bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 bør ajourføres for at bringe dem i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 og fjerne forældede henvisninger, uden at dette medfører negative økonomiske, sociale eller administrative konsekvenser for flybesætninger, operatører eller kompetente myndigheder. For at støtte de nationale kompetente myndigheder i ajourføringen af deres godkendelsesprocedurer bør disse punkter finde anvendelse på planlagte operationer og charteroperationer fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.
- (10) Selv om de eksisterende lovgivningsmæssige rammer allerede kræver, at medlemsstaternes kompetente myndigheder overvåger og følger op på indberettede sikkerhedsrelaterede begivenheder inden for civil luftfart for at sikre det højest mulige luftfartssikkerhedsniveau og afbøde de risici, der er forbundet med træthed, er det vigtigt, at gennemførelsen af de nye regler overvåges aktivt af medlemsstaterne og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur ("agenturet"), som i henhold til artikel 85, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 har beføjelse til at foretage inspektioner og andre overvågningsaktiviteter med henblik på at sikre en ensartet anvendelse af nævnte forordning og af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.
- (11) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med agenturets udtalelse nr. 02/2026 ⁽⁴⁾, som er afgivet i henhold til artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 965/2012 foretages følgende ændringer:

1) I artikel 2, første afsnit, tilføjes følgende som nr. 16), 17) og 18):

"16) "ambulancetjeneste med flyvemaskine (AEMS)": en flyvning med en flyvemaskine, hvor øjeblikkelig og hurtig transport er afgørende, og som har alle følgende kendetegn:

(a) formålet er at lette den akutte lægehjælp ved at transportere en eller flere af følgende:

(i) lægepersonale

(ii) lægemidler og medicinsk udstyr (udstyr, blod, organer og lægemidler)

(iii) syge eller kvæstede personer og andre direkte berørte personer

(b) den omfatter sektorer, der flyves for at positionere en flyvemaskine med henblik på at befordre personer som omhandlet i litra a), nr. i) eller iii), eller transportere medicinsk udstyr som omhandlet i litra a), nr. ii), eller for at returnere flyvemaskinen til AEMS-operationsbasen

17) "planlagt operation": en række flyvninger med samtlige nedenstående kendetegn:

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

- (i) For hver flyvning udbydes pladser eller kapacitet til fragt eller post til salg på individuel basis til offentligheden, enten direkte hos luftfartsselskabet eller hos dets autoriserede bureauer
- (ii) driften sker således, at trafikken mellem de samme to eller flere lufthavne afvikles på en af følgende måder:
 - i henhold til en offentliggjort fartplan
 - med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en systematisk række flyvninger.

18) "charteroperation": en ikke-planlagt erhvervsmæssig lufttransportoperation på bestilling med en flyvemaskine med en MOPSC på 20 sæder eller derover."

2) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Flyvetidsbegrænsninger

1. Erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner med henblik på planlagte operationer og charteroperationer er omfattet af kravene i subpart FTL (A) i bilag III. Erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner med henblik på ambulancetjeneste og lufttaxioperationer er omfattet af kravene i subpart FTL (B) i bilag III.
2. For så vidt angår flyvetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser skal erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikopter være i overensstemmelse med de nationale forskrifter i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted.
3. For så vidt angår flyvetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser skal ikkeerhvervsmæssige operationer, herunder ikkeerhvervsmæssige specialoperationer, med komplekse motordrevne flyvemaskiner og helikoptere samt erhvervsmæssige specialoperationer med flyvemaskiner og helikoptere, være i overensstemmelse med de nationale forskrifter i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted eller, hvis operatøren ikke har et hovedforretningssted, det sted, hvor operatøren er etableret eller har bopæl.
4. For så vidt angår flyvetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser skal en IAM-operatør opfylde kravene i den nationale lovgivning i den medlemsstat, hvor operatøren har sit hovedforretningssted, eller, hvis operatøren ikke har noget hovedforretningssted, det sted, hvor operatøren er etableret eller har bopæl."

3) Artikel 9b, stk. 1, affattes således:

- "1. Agenturet og medlemsstaternes kompetente myndigheder overvåger effektiviteten af de i denne forordning fastsatte flyve- og tjenestetidsbegrænsninger og hvilebestemmelser."

4) Bilag II ændres i overensstemmelse med bilag I til nærværende forordning.

5) Bilag III ændres som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 15. oktober 2028.

Dog finder bilag I og bilag II, punkt 4), anvendelse fra den [\[Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for denne forordnings ikrafttræden\]](#).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8.9.2026.

På Kommissionens vegne
Formand
Ursula VON DER LEYEN