

Brüssel, den 10. September 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	8. September 2026
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2026) 6142 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 8.9.2026 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften für Lufttaxi, medizinische Notfalleinsätze und den Betrieb mit nur einem Piloten

Die Delegationen erhalten als Anlage das Dokument C(2026) 6142 final.

Anl.: C(2026) 6142 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.9.2026
C(2026) 6142 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 8.9.2026

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Flug- und
Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften für Lufttaxis, medizinische
Notfalleinsätze und den Betrieb mit nur einem Piloten**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGierten RECHTSAKTS

Ziel dieses delegierten Rechtsakts ist es, harmonisierte Vorschriften für Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften (Flight and duty time limitations, FTL) für Lufttaxis, medizinische Notfalleinsätze und den gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen mit nur einem Piloten festzulegen.

Darüber hinaus zielt dieser delegierte Rechtsakt darauf ab, die Risiken im Zusammenhang mit der inakzeptablen Anhäufung von Ermüdungen des fliegenden Personals zu mindern und einen harmonisierten Rechtsrahmen für das Ermüdungsmanagement einzuführen, der auf diesen Flugbetrieb zugeschnitten ist, um gleiche Wettbewerbsbedingungen und ein einheitliches Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt in der gesamten Union zu gewährleisten.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Nach Artikel 128 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/1139¹ konsultiert die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen.

Der vorliegende Entwurf eines delegierten Rechtsakts wurde der Sachverständigengruppe zur Flugsicherheit, an der auch Vertreter der Mitgliedstaaten teilnehmen, in ihrer Sitzung am TT/MM/JJ vorgelegt.

Der vorliegende Entwurf eines delegierten Rechtsakts beruht auf der Stellungnahme Nr. 02/2026 der EASA, zu deren Inhalt zunächst im Wege der „Notice of Proposed Amendment (NPA) 2017-17“ eine öffentliche Konsultation und anschließend im Wege der „NPA 2024-106“ eine Konsultation mit den EASA-Beratungsgremien durchgeführt worden war.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGierten RECHTSAKTS

Mit Artikel 32 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 der genannten Verordnung delegierte Rechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften über die von den Betreibern und ihren Mitgliedern des fliegenden Personals zu erfüllenden Bedingungen in Bezug auf Flug- und Dienstzeitbeschränkungen sowie Ruhezeiten für Mitglieder des fliegenden Personals und die Bedingungen und Verfahren im Hinblick auf die Genehmigung einzelner Flugzeitspezifikationspläne durch die zuständigen nationalen Behörden zu erlassen.

Gemäß Artikel 139 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 wird die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91² ab dem Geltungsbeginn dieses delegierten Rechtsakts aufgehoben.

¹ ABL L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

² Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt (ABL L 373 vom 31.12.1991, S. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 8.9.2026

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 hinsichtlich der Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften für Lufttaxis, medizinische Notfalleinsätze und den Betrieb mit nur einem Piloten

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates¹, insbesondere auf Artikel 32 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission² enthält technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb, einschließlich Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften (Flight and duty time limitations, FTL) für Betreiber von gewerblichem Luftverkehr (Commercial air transport, CAT), deren Flugzeuge im Linien- und Charterflugbetrieb eingesetzt werden.
- (2) Bei der Ausarbeitung der FTL-Anforderungen für CAT-Betreiber gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wurde beschlossen, die FTL für Lufttaxis, medizinische Notfalleinsätze und den Betrieb mit nur einem Piloten zu einem späteren Zeitpunkt anzugehen, um wissenschaftliche Erkenntnisse über die Faktoren zu sammeln, die die Ermüdung bei diesen Betriebsarten beeinflussen.
- (3) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 unterliegen die FTL für CAT-Betreiber von Flugzeugen, die für Lufttaxi-Flüge, medizinische Notfalleinsätze (Aeroplane emergency medical service, AEMS) und im Betrieb mit nur einem Piloten eingesetzt werden, den Anforderungen der in Artikel 8 Absatz 4

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

² Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ([ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates³ und in Anhang III Abschnitt Q jener Verordnung genannten nationalen Rechtsvorschriften. Diese Ausnahmeregelung sollte so lange gültig bleiben, bis die neuen Maßnahmen gemäß dieser Verordnung in Kraft treten.

- (4) Die Anforderungen von Anhang III Abschnitt Q der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 wurden für den Linien- und Charterflugbetrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern entwickelt. Sie gelten jedoch auch für Lufttaxi-Flüge auf Abruf, AEMS-Flüge und den Betrieb mit nur einem Piloten, trotz der Unterschiede zwischen diesen Betriebsarten und dem Betrieb mit mehreren Besatzungsmitgliedern sowie den verwendeten Luftfahrzeugmuster. Ebenso ist in Anhang III Abschnitt Q der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 keine höchstzulässige tägliche Flugdienstzeit für den Betrieb mit nur einem Piloten und AEMS-Flugbetrieb festgelegt, und es sind keine Bereitschaften, Ruhezeiten während des Fluges und unterbrochene Flugdienstzeiten vorgesehen. Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher geändert werden, um angemessene FTL für den gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen für Lufttaxi-Flüge, AEMS-Flüge und den Betrieb mit nur einem Piloten aufzunehmen.
- (5) Die Art der Dienste eines Piloten in Flugbetriebsarten wie Lufttaxi-Flügen und AEMS-Flügen unterscheidet sich erheblich von denen eines Piloten im Linien- oder Charterflugbetrieb, da Piloten von Lufttaxi-Flügen und AEMS-Flügen in der Regel weniger, aber längere Flüge durchführen. Lufttaxi-Flüge und AEMS-Flüge stellen eine 24-Stunden-Tätigkeit dar, die Schichtarbeit, Nachtbetrieb, unregelmäßige und unvorhersehbare Dienstpläne sowie häufige Zeitzonewechsel umfassen kann. Daher sollte ein ausgewogenes Verhältnis zwischen präskriptiven und leistungsbasierten Vorschriften hergestellt werden, da die Anwendung ähnlicher Vorschriften, die für grundlegend unterschiedliche Betriebsumgebungen konzipiert sind, dem Ziel zuwiderlaufen würde, ein hohes und einheitliches Niveau der Flugsicherheit in der Zivilluftfahrt in der Union zu gewährleisten.
- (6) Im Einklang mit den in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2018/1139 festgelegten Risikomanagementzielen sollten spezifische Risikominderungsmaßnahmen eingeführt werden, um den betrieblichen Gegebenheiten des Sektors Rechnung zu tragen, einschließlich der Art der nicht öffentlich verfügbaren Lufttaxi-Flüge und AEMS-Flüge sowie der Art und des Umfangs des Flugbetriebs, die weniger komplex sind und weniger komplexe Flugzeuge als der Linien- oder Charterflugbetrieb umfassen. Jede dieser Risikominderungsmaßnahmen sollte zielgerichtet sein und die festgestellten Ermüdungsrisiken bekämpfen, die sich aus bestimmten Planungspraktiken, Dienstzeiten oder Ruhezeitregelungen ergeben.
- (7) Um besonderen nationalen Erwägungen oder betrieblichen Arbeitsmethoden besser Rechnung zu tragen, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, von bestimmten mit dieser Verordnung eingeführten Bestimmungen oder den entsprechenden Zertifizierungsspezifikationen abzuweichen, indem sie Anforderungen anwenden, deren Sicherheitsniveau den Bestimmungen dieser Verordnung mindestens gleichwertig ist. Alle Ausnahmen oder Abweichungen von dieser Verordnung sollten mitgeteilt und in Übereinstimmung mit Artikel 71 und Artikel 76 Absatz 7 der

³ Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt ([ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

Verordnung (EG) Nr. 2018/1139 behandelt werden, die transparente und diskriminierungsfreie Entscheidungen auf der Grundlage objektiver Kriterien sicherstellen.

- (8) Um einen reibungslosen Übergang von den derzeit geltenden Bestimmungen in Anhang III Abschnitt Q der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 und den nationalen Vorschriften der Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollte den Betreibern und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ausreichend Zeit eingeräumt werden, um ihre Betriebsunterlagen zu aktualisieren, geeignete Softwareinstrumente einzuführen und das einschlägige Personal zu schulen, und somit den neuen Maßnahmen nachkommen zu können. Das Datum der Anwendung dieser Verordnung sollte daher verschoben werden.
- (9) Anhang II Punkt ARO.OPS.235 und Anhang III Punkt ORO.FTL.125 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollten aktualisiert werden, um sie an die Verordnung (EU) 2018/1139 anzupassen und veraltete Verweise zu streichen, ohne negative wirtschaftliche, soziale oder administrative Auswirkungen auf Mitglieder des fliegenden Personals, Betreiber oder zuständige Behörden zu verursachen. Um die zuständigen nationalen Behörden bei der Aktualisierung ihrer Genehmigungsverfahren zu unterstützen, sollten diese Punkte ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung für den Linien- und Charterflugbetrieb gelten.
- (10) Während die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach dem bestehenden Rechtsrahmen bereits verpflichtet sind, gemeldete Sicherheitsereignisse in der Zivilluftfahrt zu überwachen und weiterzuverfolgen, um ein Höchstmaß an Flugsicherheit zu gewährleisten und die mit Ermüdung verbundenen Risiken zu mindern, ist es wichtig, dass die Umsetzung der neuen Vorschriften von den Mitgliedstaaten und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden „Agentur“), die nach Artikel 85 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 befugt ist, Inspektionen und sonstige Überwachungstätigkeiten durchzuführen, aktiv überwacht wird, um die einheitliche Anwendung der genannten Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu gewährleisten.
- (11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der von der Agentur nach Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegten Stellungnahme Nr. 02/2026⁴ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 Absatz 1 werden die folgenden Nummern 16, 17 und 18 angefügt:

„16. ‚Medizinischer Notfalleinsatz mit einem Flugzeug‘ (Aeroplane emergency medical service, AEMS): ein Flug mit einem Flugzeug, bei dem eine sofortige und schnelle Beförderung unerlässlich ist und der alle folgenden Merkmale aufweist:

a) Zweck ist die Erleichterung medizinischer Hilfsleistungen durch die

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

Beförderung von einem oder mehreren des Folgenden:

- i) medizinisches Personal,
 - ii) medizinisches Material (Ausrüstung, Blut, Organe, Medikamente),
 - iii) kranken oder verletzten Personen und anderen direkt beteiligten Personen;
- b) dazu gehören Flugabschnitte, die geflogen werden, um ein Flugzeug zum Zwecke der Beförderung von unter Buchstabe a Ziffern i oder iii genannten Personen oder von unter Buchstabe a Ziffer ii genannten medizinischem Material zu positionieren oder um das Flugzeug an den AEMS-Betriebsstandort zurückzubringen.

17. ‚Linienflugbetrieb‘ (scheduled operation): eine Folge von Flügen mit allen folgenden Merkmalen:

- i) Auf jedem Flug sind Sitzplätze oder Kapazitäten zur Beförderung von Fracht und/oder Post öffentlich einzeln zum Erwerb (unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigten Vertretungen) verfügbar;
- ii) der Betrieb erfolgt auf eine der folgenden Weisen für den Verkehr zwischen denselben beiden oder mehr Flughäfen:
 - nach einem veröffentlichten Fahrplan,
 - in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt.

18. ‚Charterflugbetrieb‘ (charter operation): ein gewerblicher Luftverkehrsbetrieb auf Abruf im Gelegenheitsverkehr mit einem Flugzeug mit einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl von 20 oder mehr.“

2. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Flugzeitbeschränkungen

- (1) Der CAT-Flugbetrieb mit Flugzeugen zum Zwecke des Linien- und Charterflugbetriebs unterliegt den Anforderungen von Anhang III Teilabschnitt FTL A. Der CAT-Flugbetrieb mit Flugzeugen zum Zwecke medizinischer Notfalleinsätze und von Lufttaxi-Flügen unterliegt den Anforderungen von Anhang III Teilabschnitt FTL B.
- (2) Der CAT-Flugbetrieb mit Hubschraubern unterliegt in Bezug auf Flugzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften den Anforderungen nach den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat.
- (3) Nichtgewerblicher Flugbetrieb, einschließlich nichtgewerblicher spezialisierter Flugbetrieb, mit technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern sowie gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb mit Flugzeugen und Hubschraubern unterliegen in Bezug auf die Flugzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften den Anforderungen nach den nationalen Rechtsvorschriften des

Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder in den Fällen, in denen der Betreiber über keinen Hauptgeschäftssitz verfügt, des Ortes, an dem der Betreiber niedergelassen ist oder seinen Wohnsitz hat.

- (4) Ein Betreiber von Flügen im Rahmen der innovativen Luftmobilität unterliegt in Bezug auf die Flugzeitbeschränkungen den Anforderungen nach den nationalen Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder in den Fällen, in denen der Betreiber über keinen Hauptgeschäftssitz verfügt, des Ortes, an dem der Betreiber niedergelassen ist oder seinen Wohnsitz hat.“

3. Artikel 9b Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Agentur und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten überwachen die Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Flug- und Dienstzeitbeschränkungen und Ruhevorschriften.“

4. Anhang II wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

5. Anhang III wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 15. Oktober 2028.

Anhang I und Anhang II Nummer 4 gelten jedoch ab dem [\[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen\]](#).

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 8.9.2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN