



Brüssel, 10. september 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	8. september 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	C(2026) 6142 final
Teema:	KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../..., 8.9.2026, millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete osas seoses taksolendude, kiirabilendude ja ühe piloodiga ärilise lennutranspordi lendudega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument C(2026) 6142 final.

Lisatud: C(2026) 6142 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../...,

8.9.2026,

**millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 lennu- ja tööaja piirangute ning
puhkeaja nõuete osas seoses taksolendude, kiirabilendude ja ühe piloodiga ärilise
lennutranspordi lendudega**

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. DELEGEERITUD ÕIGUSAKTI TAUST

Käesoleva delegeeritud õigusakti eesmärk on kehtestada ühtlustatud normid lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete kohta seoses lennukitega teostatavate taksolendude, kiirabilendude ja ühe piloodiga ärilise lennutranspordi lendudega.

Lisaks on delegeeritud õigusakti eesmärk leevendada riske, mis on seotud õhusõiduki meeskonna vastuvõetamatult suure pikaajalise väsimusega, ning kehtestada nendele lendudele kohandatud väsimuse juhtimise ühtlustatud õigusraamistik, tagades võrdsed tingimused ja tsiviillennundusohutuse ühtlase taseme kogu liidus.

2. ÕIGUSAKTI VASTUVÕTMISELE EELNENUD KONSULTEERIMINE

Määruse (EL) 2018/1139¹ artikli 128 lõike 4 kohaselt konsulteerib komisjon enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

Käesolevat delegeeritud õigusakti eelnõu esitleti lennundusohutuse eksperdirühmale, kuhu kuuluvad ka liikmesriikide esindajad, PP/KK/AAAA toimunud koosolekul.

Käesolev delegeeritud õigusakti eelnõu põhineb EASA arvamusel nr 02/2026, mille sisu üle konsulteeriti avalikult muudatusettepaneku teatise (NPA) 2017-17 abil ja seejärel EASA nõuandvate organitega teatise NPA 2024-106 abil.

3. DELEGEERITUD ÕIGUSAKTI ÕIGUSLIK KÜLG

Määruse (EL) 2018/1139 artikli 32 lõikega 1 on komisjonile antud õigus võtta kooskõlas kõnealuse määruse artikliga 128 vastu delegeeritud õigusakte, milles sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad tingimuste kohta, mida käitajad ja nende õhusõiduki meeskonna liikmed peavad täitma seoses lennu- ja tööaja piirangute ning õhusõiduki meeskonna liikmete puhkeaja nõuetega, ning tingimuste ja menetluste kohta, mis on seotud individuaalse lennuaja spetsifikatsiooniskeemide heakskiitmisega liikmesriigi pädevate asutuste poolt.

Vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 139 lõikele 3 tunnistatakse määrus (EMÜ) nr 3922/91² käesoleva delegeeritud õigusakti kohaldamise alguskuupäevast kehtetuks.

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

⁽²⁾ Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses (EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../...,

8.9.2026,

millega muudetakse määrust (EL) nr 965/2012 lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete osas seoses taksolendude, kiirabilendude ja ühe piloodiga ärilise lennutranspordi lendudega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91,¹ eriti selle artikli 32 lõiget 1,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni määrmuses (EL) nr 965/2012² on kehtestatud lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused, sealhulgas lennu- ja tööaja piirangud ning puhkeaja nõuded ärilise lennutranspordi käitajate jaoks, kelle lennukeid kasutatakse regulaar- ja tellimuslendudeks.
- (2) Ärilise lennutranspordi lende teostavate käitajate jaoks määrmuse (EL) nr 965/2012 kohaste lennu- ja tööaja piirangute väljatöötamisel otsustati käsitleda taksolendude, kiirabilendude ja ühepiloodilendude lennu- ja tööaja piiranguid hilisemas etapis, et oleks võimalik koguda teaduslikke tõendeid nendel lendudel väsimust mõjutavate tegurite kohta.
- (3) Vastavalt määrmuse (EL) nr 965/2012 artikli 8 lõikele 2 kohaldatakse taksolendudeks, kiirabilendudeks ja ühepiloodilendudeks kasutatavate lennukitega ärilise lennutranspordi lende teostavatele käitajatele kehtivate lennu- ja tööaja piirangute suhtes nõukogu määrmuse (EMÜ) nr 3922/91³ artikli 8 lõikes 4 ja kõnealuse määrmuse III lisa Q alajaos osutatud siseriiklike õigusaktide nõudeid. Kõnealune erand peaks kehtima seni, kuni kooskõlas käesoleva määrmusega hakatakse kohaldama uusi meetmeid.

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

⁽²⁾ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrmusele (EÜ) nr 216/2008 ([ELT L 296, 25.10.2012, lk 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses ([EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

- (4) Määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajao nõuded töötati välja mitme piloodiga regulaarlendude ja tellimuselendude jaoks. Neid kohaldatakse siiski ka nõudmisel toimuvate takso- ja kiirabilendude ja ühepiloodilendude suhtes, hoolimata nende lendude ja mitmepiloodilendude vahelistest erinevustest ning kasutatava õhusõiduki tüübist. Samuti ei ole määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajaos kehtestatud ühepiloodi- ja kiirabilendude maksimaalset igapäevast lennutööaega ning selles ei ole ette nähtud valveaega, lennuaegset puhkepausi ega vaheajaga tööülesannet. Seepärast tuleks määrust (EL) nr 965/2012 muuta, et lisada piisavad lennu- ja tööaja piirangud ärilise lennutranspordi lendudeks lennukitega, mis on ette nähtud takso-, kiirabi- ja ühepiloodilendudeks.
- (5) Piloodi ülesanded sellistel lendudel nagu takso- ja kiirabilennud erinevad märkimisväärselt piloodi ülesannetest regulaar- või tellimuselendudel, kuna takso- ja kiirabilendude piloodid teevad tavaliselt vähem, kuid pikemaidsi lende. Takso- ja kiirabilendude puhul tuleb tegutseda ööpäevaringselt, mis võib hõlmata vahetustega tööd, öiseid lende, ebaregulaarseid ja ettearvamatuid töögraafikuid ning sagedasi ajavööndi muutusi. Seepärast tuleks tagada õiglane tasakaal normatiivsete ja tulemuspõhiste eeskirjade vahel, kuna põhimõtteliselt erinevate tegevuskeskkondade jaoks kavandatud sarnaste eeskirjade kohaldamine oleks vastuolus eesmärgiga tagada liidus tsiviillennundusohutuse ühtlaselt kõrge tase.
- (6) Kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 4 lõikes 2 sätestatud riski eest kaitsmise eesmärkidega tuleks kehtestada konkreetseid riski vähendamise meetmed, et kajastada sektori tegelikku olukorda, sealhulgas selliste takso- ja kiirabilendude laadi, mis ei ole üldsusele kättesaadavad, ning selliste lendude liiki ja ulatust, mis on vähem keerukad kui regulaar- või tellimuselennud ja hõlmavad vähem keerukaid lennukeid. Kõik need riski vähendamise meetmed peaksid olema sihipärased ja käsitlema kindlakstehtud väsimusriske, mis tulenevad konkreetsetest töögraafikute koostamise tavadest, tööajast või puhkeaja korraldusest.
- (7) Selleks et paremini arvesse võtta konkreetseid riiklikke kaalutlusi või käitamistavasid, peaks liikmesriikidel olema lubatud teha erandeid teatavatest käesoleva määrusega kehtestatud sätetest või kalduda kõrvale asjaomastest sertifitseerimistingimustest, ning kohaldada nõudeid, mille ohutustase on vähemalt samaväärne käesoleva määruse sätetega. Käesoleva määruse mis tahes erandist või kõrvalekaldest tuleks teada anda ning järgida määruse (EL) 2018/1139 artiklit 71 ja artikli 76 lõiget 7, millega tagatakse läbipaistvad ja mittediskrimineerivad otsused, mis põhinevad objektiivsetel kriteeriumidel.
- (8) Selleks et tagada sujuv üleminek praegu kohaldatavalt määruse (EMÜ) nr 3922/91 III lisa Q alajaolt ja liikmesriikide siseriiklikelt õigusaktidelt, tuleks käitajatele ja liikmesriikide pädevatele asutustele anda piisavalt aega, et ajakohastada oma töödokumendid, rakendada asjakohased tarkvaravahendid ja koolitada vastavad töötajad uute meetmete järgimiseks. Käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva tuleks vastavalt edasi lükata.
- (9) Määruse (EL) nr 965/2012 II lisa punkti ARO.OPS.235 ja III lisa punkti ORO.FTL.125 tuleks ajakohastada, et viia need kooskõlla määrusega (EL) 2018/1139 ja jätta välja aegunud viited, ilma et see avaldaks negatiivset majanduslikku, sotsiaalset või halduslikku mõju õhusõiduki meeskonna liikmetele, käitajatele või pädevatele asutustele. Selleks et toetada riiklikke pädevaid asutusi nende heakskiitmismenetluste ajakohastamisel, tuleks neid punkte kohaldada regulaar- ja tellimuselendude suhtes alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

- (10) Kuigi kehtivas õigusraamistikus on juba nõutud, et liikmesriikide pädevad asutused jälgiksid tsiviillennunduses lennundusohutust mõjutavaid juhtumeid, millest on teatatud, ja võtaksid nende suhtes järelmeetmed, et tagada lennundusohutuse kõrgeim tase ja vähendada väsimusega seotud riske, on oluline, et liikmesriigid ja Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“), kellel on määruse (EL) 2018/1139 artikli 85 lõike 1 kohaselt õigus teha kontrolle ja muid järelevalvetoiminguid, et tagada kõnealuse määruse ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide ühetaoline kohaldamine, jälgiksid aktiivselt uute eeskirjade rakendamist.
- (11) Käesolevas määruses sätestatud meetmed põhinevad arvamusel nr 02/2026,⁴ mille amet esitas kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artikli 76 lõikega 1,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 965/2012 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 esimesse lõiku lisatakse punktid 16, 17 ja 18:

„16) „kiirabilend“ – lennukiga teostatav lend, mille korral on oluline viivitamatu ja kiire transportimine ning millel on kõik järgmised omadused:

- (a) selle eesmärk on hõlbustada erakorralise arstiabi andmist, transportides üht või mitut järgmistest:
 - (i) meditsiinitöötajad;
 - (ii) meditsiinivarustus (seadmed, veri, organid, ravimid);
 - (iii) haiged või vigastatud isikud ja teised asjaomased isikud;
- (b) see hõlmab vahemaandumiseta lende, et viia lennuk kindlasse asukohta punkti a alapunktis i või iii osutatud isikute või punkti a alapunktis ii osutatud meditsiinivarustuse transportimiseks või toimetada lennuk tagasi kiirabilennukite baasi;

17) „regulaarlend“ – lendude seeria, millel on kõik järgmised omadused:

- (i) igal lennul on vabu kohti või mahtu lasti või posti vedamiseks, mis on avalikkusele kättesaadav pileti ostmise teel kas otse lennuettevõtjalt või tema volitatud esindajatelt;
- (ii) lennud toimuvad kahe või enama lennujaama vahel ühel järgmistest viisidest:
 - avaldatud sõiduplaani kohaselt,
 - nii regulaarselt või sageli, et need moodustavad ilmse süstemaatilise seeria;

18) „tellimuslend“ – nõudmisel toimuv mitteregulaarne ärilise lennutranspordi lend lennukiga, mille suurim lubatud reisijakohtade arv (MOPSC) on 20 või rohkem.“

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

2) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Lennuaja piirangud

1. Lennukitega teostatavate ärilise lennutranspordi regulaar- ja tellimuslendude suhtes kohaldatakse III lisa FTL (A) alajao nõudeid. Lennukitega teostatavate ärilise lennutranspordi kiirabi- ja taksolendude suhtes kohaldatakse III lisa FTL (B) alajao nõudeid.
2. Lennuaja piirangute ja puhkeaja nõuete osas peavad kopteritega teostatavad ärilise lennutranspordi lennud vastama selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõuetele, kus asub asjaomase käitaja peamine tegevuskoht.
3. Lennuaja piirangute ja puhkeaja nõuete osas peavad keerukate mootorlennukite ja kopteritega teostatavad mitteärilised lennud, sealhulgas mitteärilised erilennud, ning lennukite ja kopteritega teostatavad ärilised erilennud vastama selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõuetele, kus asub käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis selle koha nõudeid, kus on käitaja asutamis- või elukoht.
4. Lennuaja piirangute osas peab uuendusliku õhuliikluse käitaja täitma selle liikmesriigi õigusaktides sätestatud nõudeid, kus on käitaja peamine tegevuskoht, või kui käitajal puudub peamine tegevuskoht, siis selle koha nõudeid, kus on käitaja asutamis- või elukoht.“

3) Artikli 9b lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Amet ja liikmesriikide pädevad asutused jälgivad käesolevas määruses sätestatud lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete tulemuslikkust.“

4) II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

5) III lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 15. oktoobrist 2028.

I lisa ja II lisa punkti 4 kohaldatakse siiski alates [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 8.9.2026

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN