



Bryssel, 10. syyskuuta 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	8. syyskuuta 2026
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	C(2026) 6142 final
Asia:	KOMMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) .../..., annettu 8.9.2026, asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta taksilentotoiminnan, kiireellisen lääkitä lentotoiminnan ja yhden ohjaajan lentotoiminnan lento- ja työaika rajoitusten ja lepovaatimusten osalta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja C(2026) 6142 final.

Liite: C(2026) 6142 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.9.2026
C(2026) 6142 final

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) .../...,

annettu 8.9.2026,

**asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta taksilentotoiminnan, kiireellisen
lääkintälentotoiminnan ja yhden ohjaajan lentotoiminnan lento- ja työaikarajoitusten ja
lepovaatimusten osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. DELEGOIDUN SÄÄDÖKSEN TAUSTA

Tämän delegoidun säädöksen tavoitteena on vahvistaa yhdenmukaistetut säännöt lentokoneilla harjoitettavan taksilentotoiminnan, kiireellisen lääkintälentotoiminnan ja yhden ohjaajan miehistöllä suoritettavan kaupallisen ilmakuljetustoiminnan lento- ja työaikarajoituksista ja lepovaatimuksista (FTL).

Lisäksi tämän delegoidun säädöksen tavoitteena on lieventää lentomiehistön kohtuuttomaan väsymyskertymään liittyviä riskejä sekä ottaa käyttöön edellä mainittua lentotoimintaa varten räätälöity yhdenmukaistettu oikeudellinen kehys väsymyksen hallintaan niin, että varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset ja yhtenäinen siviili-ilmailun turvallisuuden taso kaikkialla unionissa.

2. SÄÄDÖKSEN HYVÄKSYMISTÄ EDELTÄNEET KUULEMISET

Asetuksen (EU) 2018/1139¹ 128 artiklan 4 kohdan mukaisesti komissio kuulee ennen delegoidun säädöksen hyväksymistä kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13. huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

Tämän delegoidun säädöksen luonnos esiteltiin jäsenvaltioiden edustajista muodostetulle ilmailun turvallisuutta käsittelevälle asiantuntijaryhmälle sen PP/KK/VV pidetyssä kokouksessa.

Tämä delegoidun säädöksen luonnos perustuu EASAn lausuntoon nro 02/2026, jonka sisällöstä oli ensin järjestetty julkinen kuuleminen muutosehdotusta koskevalla ilmoituksella (NPA) 2017-17 ja sen jälkeen EASAn neuvoa-antavien elinten kuuleminen muutosehdotusta koskevalla ilmoituksella NPA 2024-106.

3. DELEGOIDUN SÄÄDÖKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

Asetuksen (EU) 2018/1139 32 artiklan 1 kohdassa siirretään komissiolle valta antaa kyseisen asetuksen 128 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan seuraavia näkökohtia koskevat yksityiskohtaiset säännöt: edellytykset, jotka toiminnanharjoittajien ja niiden lentomiehistön jäsenten on täytettävä lento- ja työaikarajoitusten ja lentomiehistön jäsenten lepovaatimusten osalta, sekä edellytykset ja menettelyt, jotka koskevat kansallisten toimivaltaisten viranomaisten antamaa hyväksyntää yksilöllisille lentoaikojen määrittelyjärjestelmille.

Asetus (ETY) N:o 3922/91 kumotaan asetuksen (EU) 2018/1139² 139 artiklan 3 kohdan mukaisesti tämän delegoidun säädöksen soveltamispäivästä.

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

² Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) .../...,

annettu 8.9.2026,

asetuksen (EU) N:o 965/2012 muuttamisesta taksilentotoiminnan, kiireellisen lääkintälentotoiminnan ja yhden ohjaajan lentotoiminnan lento- ja työaika rajoitusten ja lepovaatimusten osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta 4 päivänä heinäkuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139¹ ja erityisesti sen 32 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012² vahvistetaan lentotoimintaan liittyvät tekniset vaatimukset ja hallinnolliset menettelyt, mukaan lukien sellaisia kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajia koskevat lento- ja työaika rajoitukset ja lepovaatimukset, joilla on reitti- ja tilauslentotoimintaan käytettäviä lentokoneita.
- (2) Kun asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukaiset kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajia koskevat lento- ja työaika rajoitukset laadittiin, päätettiin vielä tarkastella taksilentotoiminnan, kiireellisen lääkintälentotoiminnan ja yhden ohjaajan lentotoiminnan lento- ja työaika rajoituksia myöhemmässä vaiheessa, jotta voitaisiin ensin kerätä tieteellistä näyttöä väsymykseen vaikuttavista tekijöistä kyseisissä lentotoiminnan lajeissa.
- (3) Sellaisia lentotoiminnan harjoittajia koskeviin lento- ja työaika rajoituksiin, jotka harjoittavat kaupallista ilmakuljetusta taksilentotoimintaan, kiireelliseen lääkintälentotoimintaan (AEMS) ja yhden ohjaajan lentotoimintaan käytettävillä lentokoneilla, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 965/2012 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91³ 8 artiklan 4 kohdassa ja mainitun asetuksen liitteessä III olevassa luvussa Q tarkoitetussa kansallisessa

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

² Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

³ Neuvoston asetus (ETY) N:o 3922/91, annettu 16 päivänä joulukuuta 1991, teknisten sääntöjen ja hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamisesta siviili-ilmailun alalla (EYVL L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia. Poikkeuksen olisi oltava voimassa, kunnes uusia toimenpiteitä aletaan soveltaa tämän asetuksen mukaisesti.

- (4) Asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteessä III olevan luvun Q vaatimukset on laadittu usean ohjaajan reitti- ja tilauslentotoimintaa varten. Niitä sovelletaan kuitenkin myös tilauksesta tapahtuvaan taksilentotoimintaan, AEMS-toimintaan ja yhden ohjaajan lentotoimintaan siitä huolimatta, että kyseiset lentotoiminnan lajit ja usean ohjaajan lentotoiminta sekä niissä käytettävät ilma-alustyypit eroavat toisistaan. Asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteessä III olevassa luvussa Q ei myöskään vahvisteta pisintä sallittua vuorokautista lentotyöjaksoa yhden ohjaajan lentotoimintaa ja AEMS-toimintaa varten, eikä siinä säädetä päivystyksestä, lennonaikaisesta levosta eikä keskeytyvästä työjaksosta. Asetus (EU) N:o 965/2012 olisi sen vuoksi muutettava siten, että siihen sisällytetään taksilentotoimintaan, AEMS-toimintaan ja yhden ohjaajan lentotoimintaan käytettävillä lentokoneilla harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevat riittävät lento- ja työaikaarajoitukset.
- (5) Esimerkiksi taksilentotoiminnan ja AEMS-toiminnan kaltaiseen lentotoimintaan osallistuvan ohjaajan tehtävät eroavat luonteeltaan reitti- ja tilauslentotoimintaan osallistuvan ohjaajan tehtävistä, sillä taksilentotoimintaan ja AEMS-toimintaan osallistuvat ohjaajat lentävät tyypillisesti harvemmin mutta pidempiä matkoja. Taksilentotoiminta ja AEMS-toiminta edellyttävät ympärivuorokautista toimintaa, johon voi sisältyä vuorotyötä, yölentotoimintaa, epäsäännöllisiä ja ennakoimattomia aikatauluja sekä usein toistuvia aikavyöhykemuutoksia. Sen vuoksi olisi luotava asianmukainen tasapaino ohjailevien ja suoritusperusteisten sääntöjen välille, sillä täysin erilaisiin toimintaympäristöihin suunniteltujen samanlaisten sääntöjen soveltaminen olisi vastoin tavoitetta, joka on siviili-ilmailun turvallisuuden korkean ja yhdenmukaisen tason varmistaminen unionissa.
- (6) Asetuksen (EU) 2018/1139 4 artiklan 2 kohdassa säädettyjen riskeiltä suojautumiseen liittyvien tavoitteiden mukaisesti olisi otettava käyttöön erityisiä riskejä lieventäviä toimenpiteitä, jotta voidaan ottaa huomioon alan operatiiviset realiteetit, mukaan lukien taksilentojen ja AEMS-lentojen, jotka eivät ole yleisölle avoimia, luonne, sekä näiden lentotoiminnan lajien tyyppi ja mittakaava; tällainen toiminta on vähemmän monimutkaista ja siinä käytetään vähemmän vaativia lentokoneita kuin reitti- ja tilauslentotoiminnassa. Jokaisen riskiä lieventävän toimenpiteen olisi oltava kohdennettu, ja sillä olisi vastattava tunnistettuihin väsymysriskeihin, joita aiheutuu tietyistä aikataulutuskäytännöistä, työjaksoista tai lepojärjestelyistä.
- (7) Jotta erityiset kansalliset näkökohdat tai operatiiviset käytännöt voitaisiin ottaa paremmin huomioon, jäsenvaltioiden olisi voitava poiketa tietyistä tällä asetuksella käyttöön otetuista säännöksistä tai niihin liittyvistä sertifiointieritelmistä soveltamalla vaatimuksia, joiden turvallisuustaso on vähintään tämän asetuksen säännösten mukainen. Mahdollisista poikkeuksista tämän asetuksen soveltamiseen olisi ilmoitettava ja niissä olisi noudatettava asetuksen (EU) 2018/1139 71 artiklan ja 76 artiklan 7 kohdan sääntöjä, joilla varmistetaan puolueettomin perustein tehtävät avoimet ja syrjimättömät päätökset.
- (8) Jotta siirtymä tällä hetkellä sovellettavasta asetuksen (ETY) N:o 3922/91 liitteessä III olevasta luvusta Q ja jäsenvaltioiden kansallisista säännöksistä olisi sujuva, lentotoiminnan harjoittajille ja jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille olisi annettava riittävästi aikaa päivittää operatiiviset asiakirjansa, ottaa käyttöön asianmukaiset ohjelmistotyökalut ja kouluttaa asiaankuuluva henkilöstö uusien

toimenpiteiden noudattamiseksi. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamista olisi lykättävä.

- (9) Asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä II olevaa ARO.OPS.235 kohtaa ja liitteessä III olevaa ORO.FTL.125 kohtaa olisi päivitettävä, jotta ne olisivat linjassa asetuksen (EU) 2018/1139 kanssa ja jotta niistä voitaisiin poistaa vanhentuneet viittaukset aiheuttamatta lentomiestön jäseniin, lentotoiminnan harjoittajiin tai toimivaltaisiin viranomaisiin kohdistuvia kielteisiä taloudellisia, sosiaalisia tai hallinnollisia vaikutuksia. Jotta kansallisia toimivaltaisia viranomaisia voidaan tukea niiden hyväksyntämenettelyjen päivittämisessä, kyseisiä kohtia olisi sovellettava reitti- ja tilauslentotoimintaan tämän asetuksen voimaantulopäivästä alkaen.
- (10) Vaikka nykyisessä sääntelykehyksessä jo edellytetään, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset seuraavat siviili-ilmailun alalla ilmoitettuja turvallisuuspoikkeamia ja toteuttavat poikkeamien edellyttämät jatkotoimet varmistaa korkeimman mahdollisen lentoturvallisuuden tason ja lieventääkseen väsymykseen liittyviä riskejä, on tärkeää, että jäsenvaltiot ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto, jäljempänä 'virasto', jolla on asetuksen (EU) 2018/1139 85 artiklan 1 kohdan nojalla valtuudet suorittaa tarkastuksia ja muita seurantatoimia kyseisen asetuksen ja sen perusteella hyväksyttyjen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi, seuraavat uusien sääntöjen täytäntöönpanoa aktiivisesti.
- (11) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet perustuvat asetuksen (EU) 2018/1139⁴ 76 artiklan 1 kohdan mukaisesti annettuun viraston lausuntoon nro 02/2026,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EU) N:o 965/2012 seuraavasti:

1) lisätään 2 artiklan ensimmäiseen kohtaan 16, 17 ja 18 alakohta seuraavasti:

- ”16. 'lentokoneella suoritettavalla kiireellisellä lääkintälennolla' ('AEMS-lennolla') lentokoneella suoritettavaa lentoa, kun välitön ja nopea kuljetus on välttämätön ja kun lennolla on kaikki seuraavat ominaisuudet:
- a) sen tarkoituksena on lääkinnällisen hätäavun järjestäminen kuljettamalla yhtä tai useampaa seuraavista:
 - i) lääkintähenkilöstöä;
 - ii) lääkintätarvikkeita (laitteita, verta, elimiä, lääkkeitä);
 - iii) sairaita tai loukkaantuneita taikka muita tilanteeseen suoraan liittyviä henkilöitä;
 - b) siihen sisältyy lentoja, joilla lentokone siirretään a alakohdan i alakohdassa tai a alakohdan iii alakohdassa tarkoitettujen henkilöiden tai a alakohdan ii alakohdassa tarkoitettujen lääkintätarvikkeiden kuljettamiseksi taikka lentokoneen palauttamiseksi AEMS-tukikohtaan;

⁴

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

17. 'reittilentotoiminnalla' sellaisten lentojen sarjaa, joilla on seuraavat ominaisuudet:

- i) kullakin lennolla on istuinpaikkoja taikka rahdin tai postin kuljetuskapasiteettia, jotka ovat yleisön ostettavissa yksittäin joko suoraan lentoliikenteen harjoittajalta tai sen valtuutetuilta edustajilta;
- ii) lennon tarkoituksena on palvella samojen kahden tai useamman lentoaseman välistä liikennettä jollakin seuraavista tavoista:
 - julkaistun aikataulun mukaisesti;
 - niin säännöllisesti tai toistuvasti, että lento on osa ilmeisen järjestelmällistä sarjaa;

18. 'tilauslentotoiminnalla' ei-aikataulunmukaista tilauksesta harjoitettavaa kaupallista ilmakuljetustoimintaa lentokoneella, jonka suurin käytettävä matkustajapaikkaluku on vähintään 20.”;

2) korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Lentoaika rajoitukset

1. Lentokoneilla reitti- ja tilauslentotoimintana harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan liitteessä III olevan osaston FTL (A) vaatimuksia. Lentokoneilla kiireellisenä lääkintälentotoimintana ja taksilentotoimintana harjoitettavaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan sovelletaan liitteessä III olevan osaston FTL (B) vaatimuksia.
2. Helikoptereilla harjoitettavassa kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa on lentoaika rajoitusten ja lepovaatimusten osalta noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee.
3. Vaativilla moottorikäyttöisillä lentokoneilla ja helikoptereilla harjoitettavassa muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa, mukaan lukien muu kuin kaupallinen erityislentotoiminta, sekä lentokoneilla ja helikoptereilla harjoitettavassa kaupallisessa erityislentotoiminnassa on lentoaika rajoitusten ja lepovaatimusten osalta noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa lentotoiminnan harjoittajan päätoimipaikka sijaitsee, tai jos sillä ei ole päätoimipaikkaa, sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jonne se on sijoittautunut tai jossa sen kotipaikka sijaitsee.
4. Innovatiivisen ilmaliikenteen harjoittajan on lentoaika rajoitusten osalta noudatettava sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jossa toiminnanharjoittajan päätoimipaikka sijaitsee, tai jos sillä ei ole päätoimipaikkaa, sen jäsenvaltion kansallisessa lainsäädännössä täsmennettyjä vaatimuksia, jonne se on sijoittautunut tai jossa sen kotipaikka sijaitsee.”;

3) korvataan 9 b artiklan 1 kohta seuraavasti:

- ”1. Viraston ja jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on seurattava tässä asetuksessa säädettyjen lento- ja työaika rajoitusten ja lepovaatimusten toimivuutta.”;

- 4) muutetaan liite II tämän asetuksen liitteen I mukaisesti;
- 5) muutetaan liite III tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 15 päivästä lokakuuta 2028.

Liitettä I ja liitteessä II olevaa 4 kohtaa sovelletaan kuitenkin [\[julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen voimaantulopäivän\]](#).

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 8.9.2026

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN