

Brussel, 10 september 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	8 september 2026
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

nr. Comdoc.:	C(2026) 6142 final
Betreft:	GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE van 8.9.2026 tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor taxivluchten, medische noodvluchten en vluchttuitvoeringen met één piloot

De delegaties vinden hierbij document C(2026) 6142 final.

Bijlage: C(2026) 6142 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE

van 8.9.2026

**tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de vlieg- en
diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor taxivluchten, medische noodvluchten
en vluchttuitvoeringen met één piloot**

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN DE GEDELEGEERDE HANDELING

Het doel van deze gedelegeerde handeling is geharmoniseerde regels vast te stellen inzake vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor taxivluchten, medische noodvluchten en commerciële luchtvervoersactiviteiten met vleugelvliegtuigen met één piloot.

Deze gedelegeerde handeling heeft voorts ook tot doel de risico's in verband met de opeenstapeling van onaanvaardbare vermoeidheid bij vliegtuigbemanningen te beperken en een geharmoniseerd rechtskader voor vermoeidheidsbeheer in te voeren dat is afgestemd op deze vluchtuitvoeringen, waarbij een gelijk speelveld en een uniform niveau van veiligheid van de burgerluchtvaart in de hele Unie worden gewaarborgd.

2. RAADPLEGING VOORAFGAAND AAN DE AANNEMING VAN DE HANDELING

Volgens artikel 128, lid 4, van Verordening (EU) 2018/1139⁽¹⁾ moet de Commissie vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling de door elke lidstaat aangewezen deskundigen raadplegen overeenkomstig de beginselen die zijn vastgesteld in het Interinstitutioneel akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

Het ontwerp van deze gedelegeerde handeling is tijdens de vergadering van DD/MM/YY voorgelegd aan de deskundigengroep inzake veiligheid van de luchtvaart, waar ook vertegenwoordigers van de lidstaten deel van uitmaken.

Dit ontwerp van gedelegeerde handeling is gebaseerd op EASA-advies nr. 02/2026. Via kennisgeving van voorgestelde wijziging (NPA) 2017-17 heeft een openbare raadpleging over de inhoud van dit ontwerp plaatsgevonden. De adviesorganen van het EASA zijn geraadpleegd via NPA 2024-106.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN DE GEDELEGEERDE HANDELING

Artikel 32, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 verleent de Commissie de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 128 van die verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen met gedetailleerde regels met betrekking tot de voorwaarden waaraan exploitanten en hun bemanningsleden moeten voldoen met betrekking tot vlieg- en diensttijdbeperkingen, alsook rustverplichtingen voor bemanningsleden van luchtvaartuigen, en de voorwaarden en procedures voor de goedkeuring van individuele vliegtijdspecificatieschema's door de nationale bevoegde autoriteiten.

Overeenkomstig artikel 139, lid 3, van Verordening (EU) 2018/1139 wordt Verordening (EEG) nr. 3922/91⁽²⁾ ingetrokken met ingang van de datum van toepassing van deze gedelegeerde handeling.

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

⁽²⁾ Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart (PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE

van 8.9.2026

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 965/2012 wat betreft de vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor taxivluchten, medische noodvluchten en vluchttuitvoeringen met één piloot

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91⁽¹⁾ van de Raad, en met name artikel 32, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Verordening (EU) nr. 965/2012⁽²⁾ van de Commissie zijn technische eisen en administratieve procedures vastgesteld met betrekking tot vluchttuitvoeringen, met inbegrip van vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen (FTL) voor exploitanten van commercieel luchtvervoer (CAT) met vliegtuigen die worden gebruikt voor geregelde vluchten en chartervluchten.
- (2) Bij de opstelling van de FTL-eisen voor CAT-exploitanten uit hoofde van Verordening (EU) nr. 965/2012 is besloten de FTL voor taxivluchten, medische noodvluchten en vluchttuitvoeringen met één piloot in een later stadium vast te stellen, nadat wetenschappelijk bewijs was verzameld over de factoren die van invloed zijn op vermoeidheid bij die vluchttuitvoeringen.
- (3) Overeenkomstig artikel 8, lid 2, van Verordening (EU) nr. 965/2012 is de FTL voor CAT-exploitanten van vliegtuigen die worden gebruikt voor taxivluchten, medische noodvluchten (AEMS) en vluchttuitvoeringen met één piloot onderworpen aan de eisen van de nationale wetgeving als bedoeld in artikel 8, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 3922/91⁽³⁾ van de Raad en in subdeel Q van bijlage III bij die verordening.

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

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchttuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart ([PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

Die afwijking moet geldig blijven tot de nieuwe maatregelen overeenkomstig deze verordening van toepassing worden.

- (4) De eisen van subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 zijn ontwikkeld met het oog op geregelde vluchten en chartervluchten met meerdere bemanningsleden. Zij zijn echter ook van toepassing op taxivluchten op aanvraag, AEMS-vluchten en vluchtuitvoeringen met één piloot, ondanks de verschillen tussen deze activiteiten en vluchtuitvoeringen met meer dan één piloot, en het gebruikte type luchtvaartuig. In subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 is ook geen maximale dagelijkse vliegdienstperiode vastgesteld voor vluchtuitvoeringen met één piloot en medische noodvluchten, en is niet voorzien in stand-bydiensten, rusttijden tijdens de vlucht en gesplitste diensten. Verordening (EU) nr. 965/2012 moet daarom worden gewijzigd om passende FTL op te nemen voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen voor taxi- en AEMS-vluchten en vluchtuitvoeringen met één piloot.
- (5) De aard van de taken van een piloot bij vluchtuitvoeringen zoals taxi- en AEMS-vluchten verschillen aanzienlijk van die van een piloot bij geregelde vluchten of chartervluchten, aangezien piloten bij taxi- en AEMS-vluchten doorgaans minder maar langere vluchten maken. Taxi- en AEMS-vluchten vereisen een activiteit van 24 uur die kan bestaan uit ploegenarbeid, nachtvluchten, onregelmatige en onvoorspelbare dienstregelingen en frequente wijzigingen van tijdzone. Daarom moet een billijk evenwicht worden gevonden tussen prescriptieve en prestatiegebaseerde regels, aangezien de toepassing van soortgelijke regels die zijn ontworpen voor fundamenteel verschillende operationele omgevingen zou indruisen tegen de doelstelling om een hoog en uniform niveau van veiligheid van de burgerluchtvaart in de Unie te waarborgen.
- (6) Overeenkomstig de in artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) 2018/1139 vastgestelde risicobeheersingsdoelstellingen moeten specifieke risicobeperkende maatregelen worden ingevoerd om rekening te houden met de operationele realiteit van de sector, met inbegrip van de aard van taxi- en AEMS-vluchten, die niet toegankelijk zijn voor het grote publiek, alsook met het soort en de omvang van de activiteiten, die minder complex zijn en waarvoor minder complexe vliegtuigen worden gebruikt dan voor geregelde vluchten of chartervluchten. Elk van die risicobeperkende maatregelen moet gericht zijn en vastgestelde vermoeidheidsrisico's aanpakken die voortvloeien uit specifieke planningspraktijken, dienstperioden of rustregelingen.
- (7) Om beter rekening te houden met specifieke nationale overwegingen of operationele praktijken, moeten de lidstaten toestemming krijgen om af te wijken van sommige bij deze verordening ingevoerde bepalingen of van de daarmee verband houdende certificeringsspecificaties door eisen toe te passen waarvan het veiligheidsniveau minstens gelijkwaardig is aan de bepalingen van deze verordening. Elke ontheffing of vrijstelling van deze verordening moet worden aangemeld en moet de regels volgen van artikel 71 en artikel 76, lid 7, van Verordening (EU) nr. 2018/1139, die transparante en niet-discriminerende besluitvorming op basis van objectieve criteria waarborgen.
- (8) Om te zorgen voor een soepele overgang van het momenteel geldende subdeel Q van bijlage III bij Verordening (EEG) nr. 3922/91 en de nationale regelgeving van de lidstaten, moeten de exploitanten en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten voldoende tijd krijgen om hun operationele documenten bij te werken, passende software-instrumenten toe te passen en het relevante personeel op te leiden om aan

de nieuwe maatregelen te voldoen. Daarom moet de toepassingsdatum van deze verordening worden uitgesteld.

- (9) ARO.OPS.235 van bijlage II en ORO.FTL.125 van bijlage III bij Verordening (EU) nr. 965/2012 moeten worden geactualiseerd om ze in overeenstemming te brengen met Verordening (EU) 2018/1139 en achterhaalde verwijzingen te schrappen, zonder dat dit negatieve economische, sociale of administratieve gevolgen heeft voor bemanningsleden van luchtvaartuigen, exploitanten of bevoegde autoriteiten. Om de nationale bevoegde autoriteiten te ondersteunen bij de actualisering van hun goedkeuringsprocedures, moeten die punten vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening van toepassing zijn op geregelde vluchten en chartervluchten.
- (10) Hoewel het bestaande regelgevingskader de bevoegde autoriteiten van de lidstaten reeds verplicht om gemelde veiligheidsvoorvallen in de burgerluchtvaart te monitoren en op te volgen, het hoogste niveau van luchtvaartveiligheid te waarborgen en de risico's in verband met vermoeidheid te beperken, is het belangrijk dat de lidstaten en het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart ("het Agentschap"), dat krachtens artikel 85, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139 bevoegd is om inspecties en andere monitoringactiviteiten uit te voeren, actief toezicht houden op de uitvoering van de nieuwe regels, teneinde de uniforme toepassing van die verordening en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen te waarborgen.
- (11) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn gebaseerd op Advies nr. 02/2026 ⁽⁴⁾, dat het Agentschap heeft opgesteld overeenkomstig artikel 76, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1139,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 965/2012 wordt als volgt gewijzigd:

1) aan artikel 2, eerste alinea, worden de volgende punten 16, 17 en 18 toegevoegd:

“16. “medische noodvlucht met een vliegtuig (AEMS-vlucht)”: een vlucht met een vliegtuig waarbij onmiddellijk en snel vervoer essentieel is en die alle volgende kenmerken heeft:

(a) het doel van de vlucht is medische speedhulp te vergemakkelijken door het vervoer van een of meer van de volgende:

- (i) medisch personeel;
- (ii) medische benodigdheden (apparatuur, bloed, organen, geneesmiddelen);
- (iii) zieken of gewonden en andere rechtstreeks betrokken personen;

(b) de vlucht omvat sectoren die worden gevlogen om een vliegtuig te positioneren met het oog op het vervoer van personen als bedoeld in punt a), i) of iii), of medische benodigdheden als bedoeld in punt a), ii), of om het vliegtuig terug te brengen naar de operationele AEMS-basis;

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

17. “geplande vluchtuitvoering”: een reeks vluchten met alle volgende kenmerken:

- (i) op elke vlucht worden individueel stoelen of capaciteit voor het vervoer van vracht of post tegen betaling ter beschikking van het publiek gesteld, rechtstreeks door de luchtvaartmaatschappij of via erkende agenten;
- (ii) zij worden geëxploiteerd om het verkeer tussen dezelfde twee of meer luchthavens te verzorgen op een van de volgende wijzen:
 - volgens een gepubliceerde dienstregeling,
 - met een zodanige regelmaat of frequentie dat de vluchten duidelijk een systematische reeks vormen;

18. “chartervlucht”: een niet-geregelde CAT-vlucht op aanvraag, met een vliegtuig met een maximale operationele passagiersconfiguratie van 20 of meer.”;

2) artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Vliegtijdbeperkingen

1. Commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen met het oog op geregelde vluchten of chartervluchten zijn onderworpen aan de eisen van subdeel FTL (A) van bijlage III. Commerciële luchtvervoersactiviteiten met vliegtuigen met het oog op taxivluchten en medische noodvluchten zijn onderworpen aan de eisen van subdeel FTL (B) van bijlage III.
2. Wat vliegtijdbeperkingen en rusttijden betreft, moeten CAT-vluchten met helikopters voldoen aan de voorschriften van de nationale wetgeving van de lidstaat waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft.
3. Wat vliegtijdbeperkingen en rusttijden betreft, moeten niet-commerciële vluchtuitvoeringen, m.i.v. niet-commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen, vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven vliegtuigen en helikopters, alsook commerciële gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met vliegtuigen en helikopters, voldoen aan de eisen van de nationale wetgeving van de lidstaat waar de exploitant zijn hoofdvestiging heeft of, wanneer de exploitant geen hoofdvestiging heeft, de plaats waar de exploitant is gevestigd of verblijft.
4. Wat vliegtijdbeperkingen betreft, moet een IAM-exploitant voldoen aan de voorschriften van de nationale wetgeving van de lidstaat waar hij zijn hoofdvestiging heeft of, indien hij geen hoofdvestiging heeft, de plaats waar hij is gevestigd of verblijft.”;

3) artikel 9 ter, lid 1, wordt vervangen door:

- “1. Het Agentschap en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten zien toe op de doeltreffendheid van de in deze verordening vastgestelde vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen.”;

4) bijlage II wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage I bij deze verordening;

5) bijlage III wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 15 oktober 2028.

Bijlage I en punt 4) van bijlage II zijn echter van toepassing met ingang van [\[Publications Office, please insert the date of entry into force of this Regulation\]](#).

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 8.9.2026

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN