

Bryssel den 10 september 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	8 september 2026
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	C(2026) 6142 final
Ärende:	KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../... av den 8.9.2026 om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för taxifyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet

För delegationerna bifogas dokument – C(2026) 6142 final.

Bilaga: C(2026) 6142 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.9.2026
C(2026) 6142 final

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

av den 8.9.2026

**om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller flyg- och
tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för taxifyg, ambulansflyg och
enpilotsverksamhet**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL DEN DELEGERADE AKTEN

Syftet med denna delegerade akt är att fastställa harmoniserade regler för flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för taxifygs-, ambulansflygs- och enpilotsverksamhet vid kommersiell flygtransport med flygplan.

Dessutom syftar denna delegerade akt till att minska riskerna i samband med ackumulering av oacceptabel trötthet för flygande personal och till att införa en harmoniserad rättslig ram för hantering av trötthet som är skräddarsydd för dessa verksamheter och säkerställer lika villkor och en enhetlig säkerhetsnivå för den civila luftfarten i hela unionen.

2. SAMRÅD SOM FÖREGÅTT ANTAGANDET AV AKTEN

I enlighet med artikel 128.4 i förordning (EU) 2018/1139⁽¹⁾ ska kommissionen, innan den antar en delegerad akt, samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

Det föreliggande utkastet till delegerad akt lades fram för expertgruppen för luftfartssäkerhet, i vilken företrädare för medlemsstaterna ingår, vid dess möte den DD/MM/ÅÅ.

Det föreliggande utkastet till delegerad akt grundar sig på Easas yttrande nr 02/2026, vars innehåll ursprungligen hade genomgått ett offentligt samråd genom meddelandet om föreslagen ändring (NPA) 2017-17 och därefter samråd med Easas rådgivande organ genom NPA 2024-106.

3. DEN DELEGERADE AKTENS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Genom artikel 32.1 i förordning (EU) 2018/1139 ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i den förordningen med närmare bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas av operatörer och deras flygbesättningsmedlemmar när det gäller flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för flygbesättningsmedlemmar och villkor och förfaranden för de nationella behöriga myndigheternas godkännande av enskilda system för specificering av flygtid (i den här förordningen kallat *systematik för flygarbetstidsscheman*).

Enligt artikel 139.3 i förordning (EU) 2018/1139 ska förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽²⁾ upphöra att gälla från och med den dag då denna delegerade akt börjar tillämpas.

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

⁽²⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) .../...

av den 8.9.2026

om ändring av förordning (EU) nr 965/2012 vad gäller flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för taxifyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, särskilt artikel 32.1, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ⁽²⁾ fastställs tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift, inklusive flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila (FTL) för kommersiella flygoperatörer (CAT-operatörer) med flygplan som används vid reguljär och chartrad trafik.
- (2) Vid utarbetandet av FTL-kraven för CAT-operatörer i enlighet med förordning (EU) nr 965/2012 beslutades att FTL för taxifyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet skulle behandlas i ett senare skede för att möjliggöra insamling av vetenskapliga belägg om de faktorer som påverkar tröttheten i dessa verksamheter.
- (3) I enlighet med artikel 8.2 i förordning (EU) nr 965/2012 omfattas FTL för CAT-operatörer av flygplan som används för taxifyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet av kraven i den nationella lagstiftning som avses i artikel 8.4 i rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ⁽³⁾ och i kapitel Q i bilaga III till den förordningen. Undantaget bör fortsätta att gälla till dess att de nya åtgärderna börjar tillämpas i enlighet med denna förordning.
- (4) Kraven i kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 har utarbetats för reguljär och chartrad flerpilotsverksamhet. De gäller dock även för taxifyg på

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

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

⁽³⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4 ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

begäran, ambulansflyg och enpilotsverksamhet, trots skillnaderna mellan dessa verksamheter och flerpilotsverksamhet samt typen av luftfartyg som används. Vidare fastställs i kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 varken någon maximal daglig flygtjänstperiod vid enpilotsverksamhet och ambulansflyg, eller några bestämmelser om beredskap, vila under flygning eller förlängd flygtjänstperiod. Förordning (EU) nr 965/2012 bör därför ändras så att den omfattar lämplig FTL för kommersiell flygtransport med flygplan för taxiflyg, ambulansflyg och enpilotsverksamhet.

- (5) Pilotens arbetsuppgifter inom luftfartsverksamhet som taxiflyg och ambulansflyg skiljer sig avsevärt från pilotens uppgifter inom reguljär trafik eller charterflyg eftersom piloter inom taxiflyg och ambulansflyg vanligtvis genomför färre men längre flygningar. Taxiflyg och ambulansflyg innebär verksamhet dygnet runt som kan kräva skiftarbete, nattarbete, oregelbundna och oförutsägbara arbetsscheman och frekventa byten av tidszon. Därför bör en rimlig avvägning mellan detaljföreskrivande och prestationsbaserade regler göras, eftersom en tillämpning av likartade regler som är utformade för verksamhetsmiljöer som i grunden skiljer sig åt skulle strida mot målet att säkerställa en hög och enhetlig nivå på den civila flygsäkerheten i unionen.
- (6) Särskilda riskreducerande åtgärder bör införas i enlighet med de riskskyddsmål som anges i artikel 4.2 i förordning (EU) 2018/1139 för att återspegla den operativa verkligheten i sektorn, inbegripet typen av taxi- och ambulansflygningar, som inte är öppna för allmänheten, liksom typen av och omfattningen av verksamhet som är mindre komplex och omfattar mindre komplexa flygplan än reguljär eller chartrad trafik. Dessa begränsningsåtgärder bör alla vara riktade och hantera identifierade utmattningsrisker till följd av särskilda schemalägningsmetoder, tjänstgöringsperioder eller viloarrangemang.
- (7) För att bättre hantera särskilda nationella överväganden eller driftspraxis bör medlemsstaterna tillåtas att göra undantag från vissa bestämmelser som införs genom denna förordning eller avvika från relaterade certifieringsspecifikationer genom att tillämpa krav vars säkerhetsnivå minst motsvarar bestämmelserna i denna förordning. Alla undantag eller avvikelser från denna förordning bör anmälas och uppfylla bestämmelserna i artiklarna 71 och 76.7 i förordning (EU) 2018/1139, som säkerställer transparenta och icke-diskriminerande beslut på grundval av objektiva kriterier.
- (8) För att säkerställa en smidig övergång från det nu gällande kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 och medlemsstaternas nationella bestämmelser bör operatörerna och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ges tillräckligt med tid för att uppdatera sina driftsdokument, införa lämpliga programvaruverktyg och utbilda relevant personal för att uppnå överensstämmelse med de nya åtgärderna. Den dag då denna förordning börjar tillämpas bör därför skjutas upp.
- (9) Punkterna ARO.OPS.235 i bilaga II och ORO.FTL.125 i bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 bör uppdateras för att anpassas till förordning (EU) 2018/1139 och för att ta bort föråldrade hänvisningar, utan att det medför några negativa ekonomiska, sociala eller administrativa konsekvenser för flygbesättning, operatörer eller behöriga myndigheter. För att hjälpa de nationella behöriga myndigheterna att uppdatera sina godkännandeförfaranden bör dessa punkter tillämpas på reguljär och chartrad trafik från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

- (10) Även om det befintliga regelverket redan ålägger medlemsstaternas behöriga myndigheter att övervaka och följa upp rapporterade säkerhetshändelser inom den civila luftfarten i syfte att säkerställa högsta möjliga flygsäkerhet och begränsa de risker som är förknippade med trötthet, är det viktigt att genomförandet av de nya reglerna blir föremål för aktiv övervakning av medlemsstaterna och av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) som enligt artikel 85.1 i förordning (EU) 2018/1139 har befogenhet att utföra inspektioner och annan övervakningsverksamhet för att säkerställa en enhetlig tillämpning av den förordningen samt av de delegerade akter och genomförandeakter som antagits med stöd av den.
- (11) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning grundas på yttrande nr 02/2026 ⁽⁴⁾, utfärdat av byrån i enlighet med artikel 76.1 i förordning (EU) 2018/1139.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EU) nr 965/2012 ska ändras på följande sätt:

- 1) I artikel 2 första stycket ska följande led läggas till som leden 16, 17 och 18:

”16) *ambulansflygning (aeroplane emergency medical service (AEMS) flight)*: en flygning med ett flygplan där omedelbar och snabb transport är absolut nödvändig och som har samtliga följande egenskaper:

(a) Dess syfte är att i ett nödläge ge medicinsk assistans genom att medföra ett eller flera av följande:

- (i) Medicinsk personal.
- (ii) Medicinska förnödenheter (utrustning, blod, organ eller läkemedel).
- (iii) Sjuka eller skadade personer och andra direkt involverade personer.

(b) Den omfattar sektorer som flygs för att placera ett flygplan i syfte att transportera personer som avses i led a i eller a iii, eller medicinska förnödenheter som avses i led a ii, eller för att återföra flygplanet till ambulansflygets bas.

17) *reguljär trafik*: en serie flygningar som har samtliga av följande egenskaper:

- (i) För varje flygning erbjuds platser, eller kapacitet att transportera gods eller post, för försäljning till enskilda personer, antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agenter.
- (ii) Den trafikerar samma två eller flera flygplatser på ett av följande sätt:
 - Enligt en offentliggjord tidtabell.
 - Med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

18) *chartertrafik*: icke-reguljär kommersiell flygtransport (CAT) på begäran med ett flygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av

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

minst 20 passagerare.”

2) Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Flygtidsbegränsningar

1. Kommersiell flygtransport med flygplan för reguljär och chartrad trafik ska omfattas av kraven i kapitel FTL (A) i bilaga III. Kommersiell flygtransport med flygplan för ambulansflyg och taxifyg ska omfattas av kraven i kapitel FTL (B) i bilaga III.
2. När det gäller flygtidsbegränsningar och krav på vila ska kommersiell flygtransport med helikopter uppfylla kraven i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort.
3. När det gäller flygtidsbegränsningar och krav på vila ska icke-kommersiell verksamhet, inbegripet icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet, med komplexa motordrivna flygplan och helikoptrar samt kommersiell specialiserad flygverksamhet med flygplan och helikoptrar, uppfylla kraven i nationell lagstiftning i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, den plats där operatören är etablerad eller bosatt.
4. När det gäller flygtidsbegränsningar ska en IAM-operatör uppfylla kraven i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där operatören har sin huvudsakliga verksamhetsort eller, om operatören inte har någon huvudsaklig verksamhetsort, den plats där operatören är etablerad eller bosatt.”

3) I artikel 9b ska punkt 1 ersättas med följande:

- ”1. Byrån och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska övervaka effektiviteten i de flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar och krav på vila som fastställs i denna förordning.”

4) Bilaga II ska ändras i enlighet med bilaga I till denna förordning.

5) Bilaga III ska ändras i enlighet med bilaga II till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 15 oktober 2028.

Bilaga I och punkt 4 i bilaga II ska dock tillämpas från och med den [[Publikationsbyrån, för in dagen för denna förordnings ikraftträdande](#)].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 8.9.2026

På kommissionens vägnar
Ordförande
Ursula VON DER LEYEN