

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2024:55) om amatörbyggnad av luftfartyg

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Borlänge Flygklubb		<p>Vi vill först framföra hur positivt det är att gamla föreskrifter moderniseras och anpassas till hur verkligheten ser ut. Vi vill dock framföra några synpunkter som bör beaktas före utgivandet av föreskrifterna.</p> <p><b>HELHETSSYN</b></p> <p>Transportstyrelsen (TS) har som myndighet att ta hand om alla luftfartyg som är undantagna från EU 2018/1139. Amatörbyggda luftfartyg utgör ett av dessa undantag, som kan sammanfattas som nationella luftfartyg.</p> <p>Vår uppfattning är att föreskrifterna i sin helhet inte är anpassade till de specificerade undantagen, vilket sedan 2018 har skapat och fortfarande skapar osäkerhet om vad som gäller. När inte ens TS kan svara på en direkt fråga om ett amatörbyggt luftfartyg passar in i en av TS införd definition så försvåras efterlevnaden av föreskrifterna avsevärt för målgruppen den berör och därav riskerar motverka sitt eget syfte. Det måste klart framgå innan ett bygge påbörjas eller ett utländskt luftfartyg inköps hur det ska definieras; det får inte bli en överraskning när bygget är klart.</p> <p>Amatörbyggda luftfartyg som omfattas av punkt 1 c i bilaga I till EU 2018/1139 kan när det gäller just konstruktionsbestämmelserna inte behöva någon ytterligare uppdelning av luftfartygen. Alla omfattas av unika föreskrifter för just dessa luftfartyg liksom för underhållsreglerna. Föreskrifter för tex.</p>	<p>Förkortningarna NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS är egentligen bara svenska benämningar på de luftfartyg som framgår av artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f) i (EU) 2018/1139. Definitionerna för dessa förkortningar överensstämmer alltså med villkoren i artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f). De svenska benämningarna av dessa luftfartyg är redan införda i flera av Transportstyrelsens föreskrifter och för att få dessa att fungera ihop behöver benämningarna även föras in i amatörbyggnadsföreskrifterna. Av den anledningen kan vi heller inte införa ett nytt begrepp som "nationella luftfartyg". Som jämförelse är det i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luftfartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, olika krav för NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS i jämförelse med andra luftfartyg som är undantagna förordning (EU) 2018/1139, som t.ex. historiska luftfartyg.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>certifikat, operationer och trafikregler kan i princip följa gemensamma regler för nationella luftfartyg. Som exempel spelar det ingen roll ur konstruktions- eller underhållssynpunkt om luftfartyget har en stallfart på 45 eller 47 knop, medan det påverkar kraven på certifikat. Och den skillnaden kan uppstå vid en modifiering av ett amatörbyggt luftfartyg, vilket också visar vilka regler som blir berörda vid en sån ändring.</p> <p>Vi föreslår att alla nationella luftfartyg sammanförs till ett enda begrepp och att föreskrifterna blir klara och entydiga. Amatörbyggda luftfartyg kan då ingå med egna regler för enbart konstruktion och underhåll.</p> <p><b>ALLMÄNT OM REMISSEN</b></p> <p>Det framgår inte i konsekvensutredningen vilka regler som TS har tillämpat för amatörbyggda ultralätta luftfartyg sedan BCL-M 5.4 upphävdes.</p> <p>Det framgår inte i konsekvensutredningen varför inte aktuella nationella regler har funnits sedan EU-förordningen trädde i kraft 2018.</p>	<p>Även om BCL-M 5.4 är upphävd har innehållet kunnat tillämpas då hänvisning har gjorts från BCL-M 5.2. I nya amatörbyggnadsföreskrifterna och kommande nya föreskrifter för underhåll kommer tillämpliga delar från BCL-M 5.4 vara infört och hänvisning till denna kommer tas bort.</p> <p>BCL-M 5.2 borde ha reviderats tidigare i samband med att grundförordningen (EU) 1592/2002 trädde i kraft. Det är tyvärr bara att konstatera att så inte skett, vilket troligtvis beror på prioriteringar av andra föreskrifter och verksamheter.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Det framgår inte i konsekvensutredningen hur certifikatkraven i TSFS 2021:26 och tidigare TSFS skulle vara olika för ultralätta luftfartyg av olika konstruktion. Det står bl.a. att ett amatörbyggt luftfartyg som är ett segelflygplan ska definieras som flygplan och kräver ett PPL eller LAPL.</p> <p>Genom förslaget att upphäva BCL-M 5.2 utan att samtidigt i remissen föreslå vad som gäller för luftfartyg enligt punkt 1.1 d) (istandsättning) eller 1.1 e) (ombyggnad) i föreskriften uppstår stor osäkerhet om vad som gäller dessa luftfartyg.</p>	<p>Utdrag ur konsekvensutredningen: "Resultatet blir att det fabriks- och amatörbyggda luftfartyget kommer att se likadana ut och byggas på samma konstruktion. Skillnaden blir att det fabriksbyggda luftfartyget kommer att omfattas av TSFS 2020:85 och därför kan definieras exempelvis som ett NLL. Det kan därmed flygas med ett UL-certifikat som omfattar NLL och NUL enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:26) om UL-certifikat.</p> <p>Byggsatsen däremot byggs under intresseorganisationen Experimental Aircraft Association (EAA) Sveriges och KSAK-M:s tillsyn. Luftfartyget blir enligt BCL-M 5.2 definierat som ett amatörbyggt experimentklassat flygplan, varvid piloten i stället behöver ha ett PPL-certifikat (Private Pilot License) eller ett LAPL-certifikat (Light Aircraft Pilot License). Generellt sett är det dyrare att ta ett PPL eller ett LAPL än ett UL-certifikat."</p> <p>Det innebär alltså i nuvarande skrivning av BCL-M 5.2 kan inte ett luftfartyg definieras som NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS, eftersom dessa definitioner inte finns med där, och kan därmed inte tillämpa Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:26) om UL-certifikat eftersom det där krävs att luftfartyget är definierat som NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS.</p> <p>I grundförordningen (EU) 2018/1139 bilaga 1 (bl.a.), framgår vad som är undantaget förordningen och som därmed ligger under respektive nations ansvar att reglera. I punkt 1 c) i bilaga 1 står det följande.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>TS kan inte införa nationella definitioner som strider mot EU-förordningar.</p>	<p>"luftfartyg, inklusive luftfartyg som levereras i byggsatser, för vilka minst 51 % av tillverkningen och sammansättningen utförs av en amatör eller av en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte."</p> <p>Det är den lydelsen vi har att förhålla oss till när vi tar fram nya föreskrifter för amatörbyggda luftfartyg. För att byggnation av ett luftfartyg ska kunna göras enligt de föreslagna föreskrifterna måste alltså verksamheten uppfylla lydelsen i punkt 1 c) i bilaga 1 till (EU) 2018/1139. För certifiering, modifiering, reparationer/restaurering och tillverkning av andra luftfartyg som också är undantagna (EU) 2018/1139, men som inte uppfyller punkt 1 c), gäller istället Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luftfartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer. Viss restaurering och tillverkning kan även göras via en nationell underhållsorganisation, "AUB-verkstad", enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:35) om godkännande av organisationer för underhåll av flygmateriel.</p> <p>Korrekt, förkortningarna NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS och dess definitioner är egentligen bara svenska benämningar på de luftfartyg som framgår av artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f) i (EU) 2018/1139. Definitionerna för dessa förkortningar överensstämmer alltså med villkoren i artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		TS måste upprätta föreskrifterna i nära samarbete med berörda organisationer.	e)-f).  Både EAA Sverige och KSAK-M har ingått i en referensgrupp och har varit delaktiga under hela föreskriftsprocessen.
Privatperson		<p><b>Inledning</b></p> <p>Alla synpunkter i detta remissvar håller sig givetvis inom ramen för vad Transportstyrelsen har rådighet över enligt EU-regelverket utan att det behöver nämnas i varje enskilt fall. Mina remissvar kan inte hänföras till enskilda § i förslaget eftersom de huvudsakligen rör sådant som tagits ur den föreskrift som förslaget avser ersätta.</p> <p><b>Allmänt</b></p> <p>Jag har aldrig tidigare sett en så dåligt utformad remiss över en ändring av regelverket. Denna remiss saknar allt vad som anses vara rätt och riktigt vid en remiss, både juridiskt och etiskt. Det är oroväckande att inte föreskriftsförfattarna inte vet att Bilaga 1 till (EU) nr 2018/1139 enbart innebär avgränsningar mellan EU-reglering och nationell reglering och inte definition på t.ex amatörbyggt luftfartyg. Transportstyrelsen har ju som exempel inte tagit till sig kategorin historiska luftfartyg som nationell definition.</p> <p>Författarna till föreskriftsförslaget och remissdokumenten i första remissomgången visade en monumental okunskap om svensk amatörbyggnad genom sin beskrivning av svensk amatörbyggnad av luftfartyg genom tiderna. Denna fadäs är</p>	<p>I grundförordningen (EU) 2018/1139 bilaga 1 (bl.a.), framgår vad som är undantaget förordningen och som därmed ligger under respektive nations ansvar att reglera. I punkt 1 c) i bilaga 1 står det följande.</p> <p>"luftfartyg, inklusive luftfartyg som levereras i byggsatser, för vilka minst 51 % av tillverkningen och sammansättningen utförs av en amatör eller av en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte."</p> <p>Det är den lydelsen vi har att förhålla oss till när vi tar fram nya föreskrifter för amatörbyggda luftfartyg. För att byggnation av ett luftfartyg ska kunna göras enligt de föreslagna föreskrifterna måste alltså verksamheten uppfylla lydelsen i punkt 1 c) i bilaga 1 till (EU) 2018/1139.</p> <p>För certifiering, modifiering, reparationer/restaurering och tillverkning av andra luftfartyg som också är undantagna (EU) 2018/1139, men som inte uppfyller punkt 1 c), gäller istället Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luftfartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer. Viss restaurering och tillverkning kan även göras via en nationell underhållsorganisation, "AUB-verkstad", enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:35) om</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>visserligen borttagen i omremissen men det förftar inte känslan av okunskap hos författarna eftersom de är desamma.</p> <p>Remissen gäller en föreskrift som avser att ersätta en äldre befintlig föreskrift. Väsentliga delar är borttagna ur den äldre föreskriften utan att det nämns i remissen. Inte heller finns grunden för dessa förändringar nämnda, alltså huruvida dessa förändringar har sin grund i juridik, säkerhetsmässigt utfall, allmänt tyckande eller har annan orsak. Inte heller konsekvenserna av förändringarna tas upp.</p> <p>Konsekvensutredningen har inte heller gjorts med någon eftertanke eller analys. Kanske har helt enkelt ingen särskild vikt lagts vid konsekvensutredningen. Jag har svårt att tro att det beror på ren okunnighet. Nedan är enbart ett exempel på felaktighet.</p> <p>Konsekvensutredningen anger som berörda "Alla ägare och brukare av amatörbyggda luftfartyg" medan förslaget "Tillämpningsområde" anger "Dessa föreskrifter ska tillämpas vid sådan amatörbyggnad av luftfartyg som avses i punkt 1 c i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 .....". Alltså anges en helt annan kategori som berörda än de som föreskriften i verkligheten riktar sig till.</p> <p>Förslaget saknar väsentliga delar från den föreskrift som den avser ersätta. I remisshandlingarna anges över huvud taget inte att något tagits ur föreskriften, än mindre grunden för detta eller konsekvenserna.</p> <p>En inte oväsentlig del av den äldre föreskriften (Underhåll, reparationer och modifieringar) avses flyttas till en annan, men ännu ej existerande föreskrift vilket också gör det svårt att ta ställning till det föreliggande förslaget.</p>	<p>godkännande av organisationer för underhåll av flygmateriel.</p> <p>"Andra luftfartyg", som nämns i föregående stycke, innefattar t.ex. iståndsättning/modifiering/ombyggnad av äldre luftfartyg (veteranluftfartyg – historiska luftfartyg enligt 1 a) i bilaga 1), som inte från början byggts som ett amatörbygge. Inte heller luftfartyg som har använts av väpnade styrkor, alltså t.ex. luftfartyg som använts i Flygvapnet, uppfyller punkt 1 c) och ska istället följa TSFS 2020:85 eller 2014:35. Exempel på luftfartyg som idag följer detta i form av iståndsättning/modifiering/ombyggnad är bl.a. Saab B17, DC-3 "Daisy", Spitfire, J22, Ju87 Stuka och samtliga luftfartyg under Swedish Airforce Historic Flight.</p> <p>Luftfartyg som i nuläget är klassat som amatörbygge och fått tillstånd sedan tidigare kommer dock fortsätta vara det (se övergångsbestämmelserna i föreskriftsförslaget).</p> <p>Avsnitten om modifieringar, reparationer och underhåll har lyfts ur och är istället inarbetade i andra föreskrifter som ännu inte har publicerats – "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om underhåll och reparation av luftfartyg". De föreskrifterna kommer behandla alla nationellt reglerade luftfartyg, oavsett om de är att betrakta som amatörbyggda eller inte. Fram till att dessa föreskrifter träder i kraft kommer tillämpliga krav i BCL-M 5.2 att fortsätta gälla.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Jag kan inte heller förstå varför denna remiss uppehåller sig så mycket vid kap 2 punkt 8-luftfartyg och certifikatkrav för dessa när bemanningsfrågan för dessa luftfartyg inte tillhör det som Transportstyrelsen har rådighet över.</p> <p>Jag föreslår att Transportstyrelsen tar tillfället i akt och ser över systemet för klassning så att det blir mer i överensstämmelse med internationell standard, i synnerhet när det gäller äldre luftfartyg med nedsatt luftvärdighet.</p> <p><b>Synpunkter på förslaget</b></p> <p>Utformningen av den nya texten för förslaget mycket svår-förståeligt för den allmänne läsaren och brukaren. Det går inte utan vidare att förstå när tillstånd verkligen ska sökas hos Transportstyrelsen eller när frågan i själva verket kan vara delegerad.</p> <p>Väsentliga delar av den tidigare föreskriften saknas utan att detta eller grunden för borttagandet nämns. Detta gäller bl.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- iståndsättning av annat, äldre lätt luftfartyg</li> <li>- ombyggnad av annat, lätt luftfartyg</li> <li>- omklassning av veteranluftfartyg från normalklass till experiment/privat utan att något amatörbyggnadstillstånd har varit utfärdat.</li> </ul> <p>Något alternativ till lösning presenteras inte.</p>	<p>Operativa begränsningar återfinns numera i andra föreskrifter, främst Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:103) om icke-kommersiell verksamhet med vissa flygplan och vissa helikoptrar eller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:76) om specialiserad flygverksamhet med vissa flygplan och vissa helikoptrar.</p> <p>Definitionerna NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS förs in i amatörbyggnadsföreskrifterna, vilket innebär att den som bygger ett "kit-bygge" av ett luftfartyg som uppfyller definitionen av och klassificeras som NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS, sedan kan flyga med ett UL-certifikat enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:26) om UL-certifikat. Förkortningarna NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS är egentligen bara svenska benämningar på de luftfartyg som framgår av artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f) i (EU) 2018/1139. Definitionerna för dessa förkortningar överensstämmer alltså med villkoren i artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f). De svenska benämningarna av dessa luftfartyg är redan införda i flera av Transportstyrelsens föreskrifter och för att få dessa att fungera ihop behöver benämningarna även föras in i amatörbyggnadsföreskrifterna.</p> <p>Transportstyrelsens föreskrifter måste skrivas utifrån att det är Transportstyrelsen som är behörig myndighet. Sedan kan delar eller hela innehållet i föreskrifterna vara</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			delegerat, men det kommer vara reglerat genom avtal, inte som i BCL-M 5.2 att det är reglerat i föreskrifterna.
EAA Sverige		EAA Sverige uppskattar TS lyhördhet under de möten, samtal och mail som förekommit med arbetet gällande nya föreskriften under senaste året. Vi har inte delad syn på alla punkter men i merparten av paragraferna finns det samsyn. Då EAA centralt haft god insyn i arbetet är vårt officiella remissvar tämligen kort. Det är egentligen bara de två första punkterna som innebär ett sakligt förslag på förändring, resterande punkter är mer av redaktionell natur.	Noterat.
KSAK/KSAK-M	Förord	Vi svarar på denna omremiss först och främst utifrån KSAK delegering av Transportstyrelsen, Nationella ultralätta flygplan, UL-A och UL-B och gyroplan (NUF) samt Nationellt lätta flygplan (NLF) enligt Transportstyrelsens TSFS 2020:85. Vi ser också ett möjligt behov av att förtydliga begreppet NLL så att EASA-luftfartyg inte förväxlas med EASA undantagna luftfartyg enligt NLL definitionen.	Sedan remissynpunkten kom in har förtydliganden gjorts i mallen för flygtillstånd, där det numera tydligare framgår vilken klassificering som luftfartyget har (t.ex. om det definieras som NLF).
Jetson Aero		Vi vill först framföra att det är mycket positivt att gamla föreskrifter moderniseras och anpassas till hur den faktiska verkligheten ser ut. Vi vill också framföra några synpunkter som bör beaktas före utgivandet av föreskrifterna. Idag när utvecklingen går fort fram hänvisar jag främst till "Nya varianter av luftfartyg" och tänker närmast på vår produkt, Jetson One, som varken enligt er själva (TS) och EASA är A (fixed wing) eller H (rotating wing).	I 1 kap. 4§ i förslaget på nya amatörbyggnadsföreskrifter står det "Luftfartyg som konstrueras och byggs i enlighet med begränsningarna för luftfartygen som avses i artikel 2, punkt 8 a–c och i punkt 1 e–f i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139 ska definieras som NLF, NLH, NLS, NUF, NUH eller NUS, beroende på vad som är tillämpligt. Luftfartyg som inte kan definieras i enlighet med första stycket kan definieras som enbart flygplan, helikopter eller segelflygplan. Luftfartyg kan definieras på annat sätt som fastställs av Transportstyrelsen i varje enskilt fall."



Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Jetson One är så nära en bemannad "drönare" (eVTOL) som vissa uttrycker sig, hamnar vi då under egen klass om vi skulle välja sälja den som "build-your-own-kit) "Amatörbyggd"?</p> <p>Och kan den isåfall flygas utan krav på PPL/LAPL? TSFS 2021:26? Då tänker jag närmast på Kap 6, paraf 1. Transportstyrelsen får medge undantag från dessa föreskrifter. Med hänvisning att vår flygfarkost inte är klassad som varken A/H.</p> <p>Sedan NUF, NUH eller ska vi tolka det som att framtiden kan se vår flygfarkost som ett NLL? (ref TSFS 2020:85).</p> <p>I USA kräver man inte att man ska använda certifierad eller typgodkänd materiel och de har stor erfarenhet hemmabygda flygplan/helikopter/luffartyg, då blir min fråga kan vi tillämpa samma på vår Jetson One?</p>	<p>I och med sista stycket finns det en öppning för andra sorters luffartyg, som inte kan klassificeras enligt någon av de befintliga definitionerna.</p> <p>De föreslagna amatörbyggnadsföreskrifterna innefattar inte operativa krav och krav för certifikat, dock är de anpassade för att vara enhetliga med dessa.</p> <p>Enligt 1 kap. 16§ i föreskriftsförslaget finns det en öppning för att det inte alltid krävs ETSO-godkänd utrustning: "De instrument eller den utrustning som installeras i ett amatörbyggt luffartyg och som krävs för den typ av flygning som luffartyget är avsett för, ska vara godkända i enlighet med tillämpliga ETSO-specifikationer eller de specifikationer som Transportstyrelsen erkänner som likvärdiga i det särskilda fallet."</p>
Privatperson	Allmänt	<p>Som medlem av EAA Sverige och ägare av två st veteran-luffartyg, båda amatör-restaurerade genom EAA som Experimental vill jag lämna följande synpunkter.</p> <p>Beskrivning av amatör-restaurering av äldre luffartyg saknas helt i den nya föreskriften. Detta är mycket olyckligt då detta kommer att innebära att en stor del flyghistoria kommer att urvattnas i Sverige inom en snar framtid. Anledningen till detta är flera, men främst handlar det om bristen på flygtekniker med behörighet på kolvmotor samt dukning, (endast en flygteknikerskola i Sverige utbildar på kolvmotor tex). Den lösning som nu satts ihop med EAA AUB anser jag vara olämplig och regelvidrig då en tekniker ej bör skriva på ett arbete som denna ej kunnat övervaka på plats. I stora delar</p>	<p>De föreslagna amatörbyggnadsföreskrifterna kan bara tillämpas vid sådan amatörbyggnad av luffartyg som avses i punkt 1 c i bilaga I förordning (EU) 2018/1139 och ska därmed uppfylla definitionen på amatörbyggt luffartyg: "bemannat luffartyg, inklusive luffartyg som levereras i byggsatser, för vilka minst 51 % av tillverkningen och sammansättningen utförs av en amatör eller av en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte." I annat fall är främst Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luffartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, samt Transportstyrelsens</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>av landet finns dessutom ingen flygtekniker tillgänglig för att övervaka arbete, varför kunskapen inom EAA hos kontrollanter och besiktningsmän är oundgänglig för att behålla flyghistoria och veteranluftfartyg levande. Not: Ett dukat flygplan behöver dukas om vart 15-20:e år, och med brist på kompetens hos framtidens tekniker i denna konst kommer därför duk-klädda flygplan tyvärr att skrotas eller säljas utomlands när det blir dags för omdukning.</p> <p>En lämplig lösning vore att tillåta restaurering av flygplan där arbetsinsatsen anses uppfylla kravet på 51% av arbetstiden som skulle krävas för nyttillverkning, alternativt för dukflygplan där kompetens för duknings-arbeten är svårt att frambringa hos certifierade tekniker.</p> <p>Det framgår ej hur omklassning/experimentklassning av "normalklassade" luftfartyg kan tillåtas vid tex större modifiering (Byte av motorinstallation, större aerodynamisk modifiering, landställskonfiguration etc.). Detta bör beskrivas i föreskriften. Om inte annat att det görs en individuell bedömning av respektive ansökan, men med vissa riktlinjer.</p>	<p>föreskrifter (TSFS 2014:35) om godkännande av organisationer för underhåll av flygmateriel tillämpliga.</p> <p>Restaurering och modifiering av amatörbygga luftfartyg kommer ingå i de kommande nya föreskrifterna för detta, som ges ut som en egen föreskrift.</p>
Privatperson		<p>Märkning av experimentals bör vara den som FAA kräver och är mest internationellt erkänd nämligen "Passenger Warning- This aircraft is amateur-built and does not comply with the federal safety regulations for standard aircraft"</p> <p>Jag tycker att både engelsk text eller svensk översättning borde accepteras.</p> <p>Dessutom ska enligt FAA luftfartyget märkas EXPERIMENTAL med bokstäver som är minimum 5 cm höga eller Max 15 cm höga ( 2inch -6inch) dessa ska vara placerade nära cockpit eller kabin synliga för passagerare.</p>	<p>Ändrat lydelsen i föreskriftsförslaget till:</p> <p>"Ett amatörbyggt luftfartyg ska förses med en skylt med följande text: "OBSERVERA! Luftfartyget är amatörbyggt och måste inte uppfylla luftvärdighetskraven för typgodkända luftfartyg." Skylten ska vara fullt läsbar för förare och passagerare."</p> <p>I övrigt gäller bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:82) om nationalitets- och registreringsmärkning av luftfartyg.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Privatperson		<p>Jag har frågor om experimentklassade veteranflygplan med anledning av att BCL-M 5.2 ska upphävas.</p> <p>TSF 2022-84 omfattar inte veteranflygplan vad jag kan se.</p> <p>Kommer underhåll, reparation och iståndsättande av veteranflygplan att inbegripas i den kommande föreskriften allmänna råd om underhåll och reparation av luftfartyg?</p> <p>Kommer jag att fortsättningsvis kunna iståndsätta, underhålla och reparera min egen experimentklassade Tiger Moth som idag under EAA och kontrollants överinseende?</p>	<p>Underhåll och reparation kommer ingå i de kommande nya föreskrifterna för detta, som ges ut som en egen föreskrift.</p> <p>Iståndsättning av äldre luftfartyg (veteranluftfartyg – historiska luftfartyg enligt 1 a) i bilaga 1 till (EU) 2018/1139), som inte från början byggts som ett amatörbygge. ska istället följa TSFS 2020:85 eller TSFS 2014:35.</p> <p>Luftfartyg som i nuläget är klassat som amatörbygge och fått tillstånd sedan tidigare kommer dock fortsätta vara det (se övergångsbestämmelserna i föreskriftsförslaget).</p>
Privatperson		<p>Jag noterade att i det nya förslaget till föreskrifter om amatörbyggnad är hela 13§ från BCL-M 5.2 om operativa begränsningar borttaget. Ska detta tolkas som att det inte längre finns några begränsningar för att använda amatörbyggda flygplan till skolflygning?</p> <p>Jag ville yrka att denna regel skulle lättas så att inget hindrar att amatörbyggda flygplan används för skolflygning så länge ingen ersättning erhålls, som situationen är enligt FAAs regler i USA. Att ägaren skulle kunna använda sitt eget flygplan för utbildning (repetitionsutbildning, instrumentbehörighet, och även träning till pilotcertifikat) kan inte annat än främja säkerhet och minska kostnaderna för vidareutbildning. Om det nu fortsättningsvis kommer att vara tillåtet så är det en mycket positiv utveckling.</p>	<p>Operativa krav och certifikatkrav för amatörbyggda luftfartyg återfinns i andra föreskrifter så som:</p> <p>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:103) om icke-kommersiell verksamhet med vissa flygplan och vissa helikoptrar, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:76) om specialiserad flygverksamhet med vissa flygplan och vissa helikoptrar, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:26) och allmänna råd om UL-certifikat, samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:12) om certifikat, auktorisationer och behörighetsbevis.</p>
Privatperson	Konsekvens- utredning	Jag anser att beskrivning av hur vi ägare av experimentklassade flygplan av olika typer påverkas av regelförändringen.	Historiska luftfartyg, eller veteranluftfartyg, omfattas av andra föreskrifter för att möjliggöra rimliga förutsättningar för fortsatt användning. Föreskrifter om amatörbyggnad av

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Jag anser att konsekvensutredningen är otillräcklig då det ej identifierats en enda negativ konsekvens. Tex den ovan att flyghistorian i Sverige, och det levande kulturarvet kommer att dö ut inom en snar framtid.	lufffartyg kan endast omfatta sådant som är i linje med punkt 1 c i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139.
EAA Sverige	1 kap. 1 §	EAA konstaterar att veteranflygplansrenovering/omklassning inte finns med i nya förslaget. Vi anser att dessa flygplan är mycket lämpliga byggprojekt samt att EAA har stor erfarenhet av dessa typer av projekt historiskt. EAA anser att dessa flygplan borde finnas med i §1. Nedan följer förslag som enskilt eller tillsammans skulle vara i linje med tidigare föreskrift. <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ta med Bilaga 1 punkt 1 a från EU 2018/1139</li> <li>2. Inkludera Veteranflygplan utan giltigt typcertifikat</li> <li>3. Använda 51% regeln för omklassning av veteranprojekt</li> </ol>	Historiska lufffartyg, eller veteranlufffartyg, omfattas av andra föreskrifter för att möjliggöra rimliga förutsättningar för fortsatt användning. Föreskrifter om amatörbyggnad av lufffartyg kan endast omfatta sådant som är i linje med punkt 1 c i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139.
Privatperson	1 kap. 1 §	I BCL-M 5.2 1.2 avses med amatörbyggnad även: <ul style="list-style-type: none"> <li>- d) istandsättning med omfattande arbetsinsats av annat, äldre lätt lufffartyg</li> <li>- e) ombyggnad med omfattande arbetsinsats av annat, lätt lufffartyg</li> </ul> EASA-reglerna hindrar inte att detta tillåtes för Annex I-lufffartyg, vilka ej regleras av EASA. Varför finns inte dessa möjligheter kvar i de föreslagna föreskrifterna? De flesta av dagens flygtekniker saknar kunskaper om reparation och renovering av äldre lufffartyg byggda av trä, stålror och med dukklädsel. Huvudsakligen inom amatörbyggnads-kretsar finns dessa kunskaper och kompetenser.	Historiska lufffartyg, eller veteranlufffartyg, omfattas av andra föreskrifter för att möjliggöra rimliga förutsättningar för fortsatt användning. Föreskrifter om amatörbyggnad av lufffartyg kan endast omfatta sådant som är i linje med punkt 1 c i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Många av dessa äldre luftfartyg kommer inte att kunna hållas luftvärdiga om det krävs flygteknikerbehörighet för detta.	
Borlänge Flygklubb	1 kap. 2 §	<p>Definitioner för nationella luftfartyg måste vara kompatibla med EASA-regler. Vid t.ex. import från ett annat EASA-land får det inte finnas osäkerhet om det är samma undantag som åsyftas. Övriga definitioner i samtliga TSFS som berör nationella luftfartyg måste så långt som möjligt överensstämma med definitionerna i EU-förordningarna.</p> <p>Här är förslag på ändrade definitioner:</p> <p><b>DEFINITIONER SOM KAN TAS BORT:</b></p> <p>NLF Ej kompatibelt med EASA-undantagen.          NLH Ej kompatibelt med EASA-undantagen.          NLL Ej kompatibelt med EASA-undantagen.          NLS Ej kompatibelt med EASA-undantagen.          NUF Ej kompatibelt med EASA-undantagen.          NUH Ej kompatibelt med EASA-undantagen.          NUL Ej kompatibelt med EASA-undantagen          NUS Ej kompatibelt med EASA-undantagen</p> <p><b>DEFINITIONER SOM BÖR ÄNDRAS:</b></p> <p>Flygplan Samma som EASA, enligt "hård" lag får det inte ha rotoror.</p> <p>Gyroplan Samma som EASA (SC för gyroplan under 1000 kg)</p> <p>Typbeskrivning Ersätts med individbeskrivning då typer ej listas i denna TSFS.</p> <p><b>NYA DEFINITIONER:</b></p> <p>Nationella luftfartyg: Luftfartyg av samtliga kategorier som omfattas av någon av undantagen i EU 2018/1139 artikel 2.3 d eller 2.8.</p>	<p>Förkortningarna NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS är egentligen bara svenska benämningar på de luftfartyg som framgår av artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f) i (EU) 2018/1139. Definitionerna för dessa förkortningar överensstämmer alltså med villkoren i artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f). De svenska benämningarna av dessa luftfartyg är redan införda i flera av Transportstyrelsens föreskrifter och för att få dessa att fungera ihop behöver benämningarna även föras in i amatörbyggnadsföreskrifterna. Av den anledningen kan vi heller inte införa ett nytt begrepp som "nationella luftfartyg".</p> <p>Sedan remissynpunkten kom in har förtydliganden gjorts i mallen för flygtillstånd, där det numera tydligare framgår vilken klassificering som luftfartyget har (t.ex. om det definieras som NLF). Denna mall är även översatt till engelska med definitioner av NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS beskrivna, vilket ska förenkla hantering av utländsk myndighet.</p> <p>"Typbeskrivning" kvarstår i föreskriftsförslaget då en "typ" av luftfartyg inte nödvändigtvis behöver ha ett typcertifikat. Därmed kan även "typ" användas för amatörbyggda luftfartyg.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Nationella mindre luftfartyg: Nationella luftfartyg som när det gäller flygplan, helikoptrar och segelflygplan omfattas av undantagen i EU 2018/1139 artikel 2.8 och som när det gäller gyroplan omfattas av undantag i EU 2018/1139 artikel 2.3 d med tillämpning i bilaga 1 f.	
Privatperson	1 kap. 2 §	Definitionerna av NLF, NLH, NLS, NUF, NUH samt NUS strider mot "Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council", eftersom de inte exkluderar EASA-luftfartyg. Dessa definitioner måste korrigeras så att de stämmer överens med Transportstyrelsens svar i sin remissammanställning daterad 2023-01-17 avseende TSF 2022-84, sista svaret på sida 15. Alltså "för att ett luftfartyg ska byta definition krävs en ansökan". Så står det ju inte i de föreslagna föreskrifterna, de inkluderar alla som uppfyller kraven på t.ex. antal platser, stallfart och maximal massa.	<p>Förkortningarna NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS är egentligen bara svenska benämningar på de luftfartyg som framgår av artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f) i (EU) 2018/1139. Definitionerna för dessa förkortningar överensstämmer alltså med villkoren i artikel 2, punkt 8 och i punkt 1 e)-f). De svenska benämningarna av dessa luftfartyg är redan införda i flera av Transportstyrelsens föreskrifter och för att få dessa att fungera ihop behöver benämningarna även föras in i amatörbyggnadsföreskrifterna. Det står så här i 1 kap. 4§: "Luftfartyg som konstrueras och byggs i enlighet med begränsningarna för luftfartygen som avses i artikel 2, punkt 8 a–c och i bilaga 1, punkt 1 e–f i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139 ska definieras som NLF, NLH, NLS, NUF, NUH eller NUS, beroende på vad som är tillämpligt."</p> <p>Att ett luftfartyg som har ett certifikat enligt (EU) 2018/1139 (eller tidigare utgåvor), så kallat "EASA-luftfartyg", inte är exkluderade från amatörbyggnadsföreskrifterna framgår redan i (EU) 2018/1139 och är direkt tillämpligt i Sverige. Det behöver och ska därför inte införas i amatörbyggnadsföreskrifterna också.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>Angående byte av definition/klassificering på luftfartyg så kommer det numera tydligt stå på det nationella flygtillståndet vilken klassificering som luftfartyget har, t.ex. om det är "Aeroplane-NLF" eller bara "Aeroplane". Är luftfartyget idag t.ex. klassificerat som "Aeroplane" och man vill byta till "Aeroplane-NLF" (om kraven för det uppfylls) behöver man ansöka om det enligt punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna. Vill man inte ändra klassificering kvarstår den klassificering som står på flygtillståndet, eller är registrerat hos Transportstyrelsen.</p>
Privatperson	1 kap. 3 §	<p>"Ett amatörbyggt luftfartyg får ha högst 4 sittplatser"</p> <p>Detta är en olycklig och onödig begränsning då det finns flertalet byggsatser av flygplan med 5-6 sittplatser. Ser ingen koppling till ngn regel i EASA regleverket som reglerar antalet sittplatser, därför bör nationella regler ej vara striktare.</p>	<p>I en jämförelse internationellt finner man att bl.a. Storbritannien (CAP 659) och Kanada (Airworthiness Chapter 549) också tillåter max 4 sittplatser för flygplan. För helikopter tillåts enligt CAP 659 endast 2 sittplatser. Transportstyrelsen finner det därför lämpligt att bibehålla kravet på 4 sittplatser. Det finns även alltid möjlighet att söka om undantag enligt 6 kap. i föreskrifterna för enskilda luftfartyg.</p>
Privatperson	1 kap. 3 §	<p>Tack för det arbete ni gör för att justera och förnya Transportstyrelsens föreskrifter.</p> <p>Här är mina synpunkter på Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om amatörbyggnad av luftfartyg.</p> <p>I Sektionen "Allmänt" definieras att:</p> <p>"3 § Ett amatörbyggt luftfartyg får ha högst 4 sittplatser."</p>	<p>I en jämförelse internationellt finner man att bl.a. Storbritannien (CAP 659) och Kanada (Airworthiness Chapter 549) också tillåter max 4 sittplatser för flygplan. För helikopter tillåts enligt CAP 659 endast 2 sittplatser. Transportstyrelsen finner det därför lämpligt att bibehålla kravet på 4 sittplatser. Det finns även alltid möjlighet att söka om undantag enligt 6 kap. i föreskrifterna för enskilda luftfartyg.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Denna regelbegränsning fyller liten till ingen funktion i praktiken eftersom de flesta konstruktioner av mindre luftfartyg inte innefattar mer än 4 platser på grund av vikt och komplexitet.</p> <p>Att låsa fast denna regel kan bidra till begränsning när bland annat "E-VTOL" system utvecklas och designas samt amatörbyggs eftersom dessa till mycket stor del kommer att baseras på normer från moderna personbilar som har normalt 5 platser.</p> <p>Förslagsvis ändras detta till en maximal startvikt på 2000kg eller en begränsning på maximalt 6 sittplatser i amatörbyggda luftfartyg.</p>	
Borlänge Flygklubb	1 kap. 4 §	<p>Ersätts av: "Amatörbyggda luftfartyg definieras som nationella luftfartyg."</p> <p>När det gäller konstruktionsregler finns inget behov av ytterligare uppdelning av amatörbyggda luftfartyg. I andra författningar kan uppdelning ske enligt de nya definitionerna ovan.</p> <p>Föreslagen skrivning i remissen är inte förenlig med EU-förordningen då NLL enligt definitionen även kan avse EASA-luftfartyg. Dessa NLL har ju inte uppstått som några "nya varianter av luftfartyg" utan enbart genom att tillämpliga luftfartyg (som funnits i decennier) har inordnats under ett nytt begrepp som dessutom utgör ett hinder i jämförelse med utländska undantag.</p> <p>Förslaget i remissen att flyghandboken skulle skrivas om för alla luftfartyg som varit NLL (sen länge) innan begreppet NLL uppfanns är helt orimligt. Definitionen på "flygplan" är enhetligt i alla EU-förordningar och kan inte i nationella regler delas upp i "enbart flygplan" och "flygplan" som ingår i NLF eller NUF som i remissförslaget.</p>	<p>Förkortningarna NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS är egentligen bara svenska benämningar på de luftfartyg som framgår av artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f) i (EU) 2018/1139. Definitionerna för dessa förkortningar överensstämmer alltså med villkoren i artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f). De svenska benämningarna av dessa luftfartyg är redan införda i flera av Transportstyrelsens föreskrifter och för att få dessa att fungera ihop behöver benämningarna även föras in i amatörbyggnadsföreskrifterna. Av den anledningen kan vi heller inte införa ett nytt begrepp som "nationella luftfartyg".</p> <p>Att ett luftfartyg som har ett certifikat enligt (EU) 2018/1139 (eller tidigare utgåvor), så kallat "EASA-luftfartyg", inte är exkluderade från amatörbyggnadsföreskrifterna framgår redan i (EU) 2018/1139 och är direkt tillämpligt i Sverige. Det behöver</p>



Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>och ska därför inte införas i amatörbyggnadsföreskrifterna också.</p> <p>Sedan remissynpunkten kom in har förtydliganden gjorts i mallen för flygtillstånd, där det numera tydligare framgår vilken klassificering som luftfartyget har (t.ex. om det definieras som NLF). Denna mall är även översatt till engelska med definitioner av NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS beskrivna, vilket ska förenkla hantering av utländsk myndighet.</p> <p>Enligt 1 kap. 4§ i föreskriftsförslaget står det att uppgift om luftfartygets definition ska finnas angivet i luftfartygets flyghandbok. Syftet med detta är att tydliggöra klassificeringen av luftfartyget och handlar inte om att skriva om flyghandboken.</p>
Privatperson	1 kap. 4 §	har fått en olycklig utformning, All vikt tycks vara lagd vid typer med bokstavsbezeichnungar medan traditionella flygplan, helikopter eller segelflygplan som tidigare föreskriften riktat sig mot, kommit i skymundan. Man får ett intryck att den nya föreskriften nästan helt inriktar sig på bokstavsluftfartyg.	Tillämpningsområdet för föreskriftsförslaget är amatörbyggnad av luftfartyg som avses i punkt 1 c i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139, vilket alltså innefattar alla klassificeringar av luftfartyg, t.ex. "flygplan" såväl som "NLF".
Privatperson	1 kap. 4 §	"Uppgift om luftfartygets definition ska finnas i luftfartygets flyghandbok". Innebär detta att vi måste ändra alla flyghandböcker för befintliga luftfartyg som är klassade som amatörbyggda? Eller gäller samtliga krav i denna föreskrift endast nybyggnad av amatörbyggda luftfartyg, och ej redan befintliga luftfartyg som är klassade som amatörbyggda?	Under punkt 2 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelser står det: "Amatörbyggnadstillstånd, nationellt flygutprovningstillstånd, nationellt flygtillstånd och miljövärldighetsbevis meddelade enligt tidigare föreskrifter ska fortsätta att gälla. Sådana tillstånd gäller till dess

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller beslutets giltighetstid gått ut.”</p> <p>Det är alltså ingen brådska att ändra i flyghandboken och det är mest aktuellt i samband med omklassningar från t.ex. "flygplan" till "NLF", där det bör vara tydligt att luftfartyget numera är definierad som "NLF". Eftersom det inte är möjligt att klassificera ett amatörbyggt luftfartyg som t.ex. "NLF" innan nya föreskrifterna träder i kraft, så kommer alla flygplan som idag är amatörbyggda att per automatik definieras som "flygplan". Står det inget angivet i flyghandboken kommer luftfartyget därmed att antas vara ett "flygplan".</p>
Privatperson	2 kap. 1§	<p>Jag har läst igenom förslaget till nya regler för amatörbyggnad och hade följande synpunkter på 2 kapitlet:</p> <p>1§ säger att "arbetet får inte påbörjas förrän ansökan har blivit beviljad". Det är inte klart vad som menas med "arbete" i detta sammanhang. Får man planera ett bygge? Beställa en byggsats? Packa upp och inventera en byggsats? Det vore bra att mer i detalj specificera när tillstånd krävs.</p>	<p>Förttydligande har gjorts i föreskriftsförslaget. Ny skrivning lyder:</p> <p>"Den som vill konstruera eller bygga ett amatörbyggt luftfartyg ska ansöka hos Transportstyrelsen om ett amatörbyggnadstillstånd. Arbetet med att bygga ihop luftfartyget får inte påbörjas förrän ansökan har blivit beviljad."</p>
EAA Sverige	2 kap. 4 §	EAA saknar kontrollantrollen i denna paragraf. EAA anser kontrollantrollen som en viktig funktion som säkerställer kvalitet och säkerhet i ett byggprojekt.	<p>BCL-M 5.2 innehåller flera avsnitt som direkt riktar sig mot EAA, där t.ex. rollen som kontrollant och teknisk granskare ska beskrivas i EAA:s kvalitetshandbok. I Transportstyrelsens föreskrifter kan man inte skriva på det sättet, utan krav och befogenheter på delegerade organisationer behöver istället framgå i särskilda avtal med tillhörande instruktioner där man pekar tillbaka på kraven i föreskrifterna.</p> <p>Tillsynsbefogenheter framgår redan av regleringen i 12 kap. 1§ Luftfartslagen i kombination med 12 kap. 1§</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Lufftartsförordningen. Utöver detta har vi även lagt in 2 kap. 21§ i föresskriftförslaget, som handlar om inspektion. Om tillsynen sedan i praktiken genomförs genom bl.a. kontrollanter, tekniska granskare och besiktningsmän, ska det framgå i EAA:s instruktioner och avtal och vara godkänt av Transportstyrelsen. Så i praktiken behöver det inte bli någon skillnad mot idag.
EAA Sverige	2 kap. 6 §	Infoga följande för att undvika tolkningar. "Ett amatörbyggnadstillstånd kan läggas vilande för att senare återupptagas. Under vilotiden får ingen byggnation ske."	Transportstyrelsen anser inte att det behövs. Har man inget giltigt tillstånd får ingen byggnation ske. Vill man återuppta ett gammalt projekt får man ansöka om förnyelse av tillståndet.
EAA Sverige	2 kap. 9 §	"Officiellt utgivna" är starkt begränsande. Föreslår att ta bort "officiellt utgivna och". Innebörden blir den samma. Allmänna råd kan tas bort. Referenserna kan komma att ändras.	Det står dock även "användas i möjligaste mån", vilket ändå öppnar upp för att andra konstruktionsnormer kan användas, men att det troligen underlättar för alla att använda "officiellt utgivna" normer.  Allmänna råden är bara exempel på konstruktionsspecifikationer som godtas och är inga tvingande krav.
KSAK/KSAK-M	2 kap. 10 § Amatörbyggnadstillstånd Konstruktion	För NUL gäller, som tillämpligt, sedan tidigare CS- 22 och CS-VLA i Sverige. Även EAA:s "konstruktionshandboken" refereras men dess status är oklar. Andra utländska (engelska, franska, tyska, tjeckiska och andra certifieringsbaser) har accepterats av TS. KSAK-M förutsätter att samma gäller fortsatt.	Ja, de konstruktionsnormer som nämns i de allmänna råden är bara exempel på officiellt utgivna normer som TS accepterar. I 9§ står det: "Den som ansöker om amatörbyggnadstillstånd ska föreslå tillämpad konstruktionsspecifikation, med tillämpliga detaljkrav, som sedan fastställs av Transportstyrelsen i samband med utfärdande av amatörbyggnadstillståndet". Den ansökande kan alltid föreslå vilken norm som helst, som

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			sedan ska fastställas av TS (eller den organisation som TS delegerat det till).
Borlänge Flygklubb	2 kap. 15 §	Samtliga kategorier av luftfartyg bör omfattas	TSFS 2021:103 och TSFS 2019:76 är de enda föreskrifter som omfattar operativa bestämmelser för amatörbyggda luftfartyg som är tillämpliga.
Privatperson	2 kap. 16 §	16§ säger att "instrument som krävs ... ska uppfylla kraven i tillämpliga ETSO-specifikationer ...". Ska "uppfylla kraven" tolkas bokstavligen som att instrumenten inte behöver vara godkända utan bara uppfylla kraven i specifikationen? Instrument som vanligen används i amatörbyggda flygplan som t.ex. Garmin G3X är ju inte godkända enligt några specifikationer men får alltså användas så länge de uppfyller funktionskraven?  Nästa stycke använder nämligen formuleringen "godkänd" med referens till ovanstående, vilket verkar oklart. Eftersom första stycket inte innehåller ordet "godkänd" föreslås det att resten av texten också omformuleras till att istället använda "uppfylla kraven".	Ändring har gjorts i föreskriftsförslaget. Ny skrivning lyder: "De instrument eller den utrustning som installeras i ett amatörbyggt luftfartyg och som krävs för den typ av flygning som luftfartyget är avsett för, ska vara godkända i enlighet med tillämpliga ETSO-specifikationer eller de specifikationer som Transportstyrelsen erkänner som likvärdiga i det särskilda fallet.  Installerade instrument eller utrustning som inte är godkända enligt första stycket, ska tydligt märkas med texten "Ej godkänd utrustning", för att särskilja dessa från övriga instrument och övrig utrustning i luftfartyget.  Godkända instrument och godkänd utrustning ska finnas antecknade i flyghandboken."
Privatperson	2 kap. 16 §	"Instrument och utrustning skall vara ETSO godkänd. Detta är ett olyckligt krav som bromsar upp utvecklingen av ny flygsäkerhetshöjande avionik. Kravet bör istället gälla för flygplan godkända för mörkerflygning samt IFR där en flygsäkerhetspåverkan kan motivera kravet på ETSO-godkännande. Vid VFR flygning har användandet av ej ETSO godkänd utrustning ej en direkt flygsäkerhetspåverkan som motiverar restriktionen till ETSO certifierad utrustning.	Alla instrument och utrustningar måste inte vara ETSO-godkända enligt nya föreskrifterna. För de instrument och utrustningar som redan godkänts utan ETSO kommer samma krav gälla även fortsättningsvis. I föreskrifterna står det "... ska vara godkända i enlighet med tillämpliga ETSO-specifikationer eller de specifikationer som Transportstyrelsen erkänner som likvärdiga i det särskilda fallet", vilket innebär att Transportstyrelsen eller delegerad organisation kan godta att instrument och utrustning uppfyller andra krav. Olika bedömningar kan göras

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			beroende på vilken typ av instrument och användning det handlar om i det aktuella fallet, t.ex. för VFR mörker.
Privatperson	2 kap. 16§	<p>I sektionen "Instrument":</p> <p>"16 § De instrument eller den utrustning som installeras i ett amatörbyggt luftfartyg och som krävs för den typ av flygning som luftfartyget är avsett för ska uppfylla kraven i tillämpliga ETSO-specifikationer eller de specifikationer som Transportstyrelsen erkänner som likvärdiga i det särskilda fallet."</p> <p>Detta ETSO godkännande bör gälla för amatörbyggda luftfartyg som skall vara godkända för IFR flygning eller för Mörkerflygning.</p>	<p>Alla instrument och utrustningar måste inte vara ETSO-godkända enligt nya föreskrifterna. För de instrument och utrustningar som redan godkänts utan ETSO kommer samma krav gälla även fortsättningsvis. I föreskrifterna står det "... ska vara godkända i enlighet med tillämpliga ETSO-specifikationer eller de specifikationer som Transportstyrelsen erkänner som likvärdiga i det särskilda fallet", vilket innebär att Transportstyrelsen eller delegerad organisation kan godta att instrument och utrustning uppfyller andra krav. Olika bedömningar kan göras beroende på vilken typ av instrument och användning det handlar om i det aktuella fallet, t.ex. för VFR mörker.</p>
TS	2 kap. 17 §	<p>I den förra remissomgången framförde jag att det ska finnas en tillverkningsskylt som innehåller uppgifter om tillverkarens namn, typbeteckning och tillverkningsnummer, på motsvarande sätt som finns i TSFS 2020:85 kapitel Q punkt 801b för de luftfartyg som inte är amatörbyggda. Enligt TS kommentarer så ska texten vara ändrad enligt mitt förslag men det stämmer inte. Uppgifter om tillverkarens namn och typbeteckning är inte med i de senaste förslaget. Däremot framgår det att tillverkningsnumret ska framgå på den identifieringsskylt som anger luftfartygets nuvarande nationalitets- och registreringsbeteckning. Det är inte en bra lösning. Enbart ett tillverkningsnummer identifierar inte ett luftfartyg. Den kan endast göras i kombination med tillverkarens namn och typbeteckning. Identifieringsskylten bör bara innehålla uppgift om luftfartygets nationalitets- och registreringsbeteckning på samma sätt som</p>	<p>Ändrat enligt kommentar. Ny paragraf 18§:</p> <p>"Det amatörbyggda luftfartyget ska vara försett med en tillverkningsskylt där följande uppgifter ska framgå:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Namn på tillverkaren.</li> <li>2. Typbeteckning.</li> <li>3. Tillverkningsnummer.</li> </ol> <p>Tillverkningsskylten ska vara gjord av brandhärdigt material (stål eller likvärdigt). Texten ska vara utförd i gravyr eller liknande. Skylten ska vara fäst i anslutning till huvudingången eller motsvarande. På en luftballong ska skylten vara fäst på ballonghöljet eller till en del som hör till detta."</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>det tidigare har gjort. En sådan skylt är ju bara aktuell under tiden luftfartyget är registrerat i Sverige. Avregistreras luftfartyget så gäller ju inte den skylten längre. En tillverkningsskylt däremot, med de uppgifter jag nämnt ovan, ska ju sitta på luftfartyget under hela dess livstid och är alltid gällande oberoende av vilket land luftfartyget är registrerat i för tillfället.</p> <p>Jag fortsätter därför att hävda att det ska finnas en tillverkningsskylt som innehåller uppgifter om tillverkarens namn, typbeteckning och tillverkningsnummer på amatörbyggda luftfartyg på samma sätt som det gör för fabriksbyggda luftfartyg.</p> <p>Mitt förslag har även stöd i hur EAA i USA hanterar amatörbyggda luftfartyg. Se bifogad länk: <a href="https://www.eaa.org/eea/aircraft-building/intro-to-aircraft-building/frequently-asked-questions/data-plate">https://www.eaa.org/eea/aircraft-building/intro-to-aircraft-building/frequently-asked-questions/data-plate</a></p>	
EAA Sverige	2 kap. 19 §	Förslag till text. "Ett amatörbyggt flygplan skall förses med en tydligt synlig skylt där det framgår för pilot samt passagerare att flygplanet är amatörbyggt.	<p>Ändrat lydelsen i föreskriftsförslaget till (gamla 19§ nu 20§):</p> <p>"Ett amatörbyggt luftfartyg ska förses med en skylt med följande text: "OBSERVERA! Luftfartyget är amatörbyggt och måste inte uppfylla luftvärdighetskraven för typgodkända luftfartyg." Skylten ska vara fullt läsbar för förare och passagerare."</p>
Borlänge Flygklubb	2 kap 20 §	Underhållsreglerna måste ligga i samma tids fas om konstruktionsreglerna. Det bör övervägas om de ska vara med i samma TSFS som konstruktionsbestämmelserna.	Arbetet med nya underhållsreglerna påbörjades innan arbetet med nya amatörbyggnadsföreskriften och beslut togs då att de delar som rör underhåll, reparationer och modifieringar av amatörbyggda luftfartyg skulle ingå i nya

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			underhållsreglerna. Arbetet med underhållsreglerna har försenats och för att inte fördröja ikraftträdandet av nya amatörbyggnadsföreskrifterna kommer dessa ges ut tillsammans med en ändringsföreskrift där befintliga krav i BCL-M 5.2 som rör underhåll, reparationer och modifieringar fortsätter att gälla tills nya underhållsreglerna träder ikraft.
Privatperson	2 kap. 20 §	Det är svårt att ta ställning till föreliggande förslag utan att denna föreskrift om fortsatt underhåll och reparation finns på plats	Noterat.
EAA Sverige	3 kap. 2 §	Meningen är väldigt lång. Föreslår att den delas upp, till exempel efter "typbeskrivningen". Innebörden är bra.	Ändrat i föreskriftsförslaget. Ny skrivning lyder: "Den sökande ska genomföra den utprovning som Transportstyrelsen anser vara nödvändig i varje enskilt fall för att fastställa att luftfartygets konfiguration överensstämmer med typbeskrivningen. Utprovningen ska minst bestå av ett allmänt systemtest som genomförs på marken, samt verifiering av prestanda och flygegenskaper för att med en rimlig grad av visshet avgöra att luftfartyget är pålitligt och fungerar korrekt avseende luftfartyg som byggts i enlighet med dessa föreskrifter. Procedurer för utprovning enligt ovan ska framgå i ett utprovningsprogram som tas fram av innehavaren av amatörbyggnadstillståndet."
Privatperson	3 kap. 7 §	"Luftfartyget ska ha ett nationellt miljövårdighetsbevis utfärdat av Transportstyrelsen". Gäller detta även segelflygplan som saknar motor? Hur skall prov för miljövårdighetsbeviset utföras?	Ändrat i förslaget och lagt till hänvisning till tillämplig föreskrift, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2023:3) om miljövårdighetsbevis och bullerkrav för mindre underljudsplan. I övrigt är det kraven i del II, Volume 1 – Aircraft Noise i ICAO Annex 16 Environmental Protection, Eight Edition som gäller. Luftfartyg som har ett befintligt

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Gäller det även befintliga luftfartyg som är klassade som amatörbyggda, och som enligt ICAO ej behöver miljövärdighetsbevis?	miljövärdighetsbevis kommer fortsätta gälla även efter att nya föreskrifterna publicerats (se övergångsbestämmelserna i föreskriftsförslaget).
Privatperson	3 kap. 8 §	Det är positivt om denna praktiska syn på bullermätning kan få genomslag.	Noterat.
KSAK/KSAK-M	4 kap. 2 § Nationellt flygtillstånd	KSAK-M utfärdar flygtillstånd på amatörbyggda NUL och NLF efter färdigställt byggande och flygutprovning efter rekommendation från EAA. KSAK-M förutsätter att det fortsatt hanteras lika.	Detta styrs genom delegeringsavtal och ligger utanför det som omfattas av nya amatörbyggnadsföreskrifterna.
KSAK/KSAK-M	5 kap. 1 § Import av amatörbyggt luftfartyg	Amatörbyggda NUL och NLF importeras i EAA:s regi. EAA tar ansvar för dessa som om byggnationen varit utförd av EAA i Sverige. Amatörbyggda NUL och NLF överförs sedan till KSAK-M för utfärdande av flygtillstånd och fortsatt luftvärdighetsövervakning när EAA anser att det byggts enligt EAA:s rutiner. KSAK-M förutsätter samma rutin i fortsättningen.	Detta styrs genom delegeringsavtal och ligger utanför det som omfattas av nya amatörbyggnadsföreskrifterna.
Kommerskollegium		Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen ska anmäla de nya föreskrifterna om amatörbyggnad av luftfartyg till kollegiet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom det utgör tekniska föreskrifter. Vidare bedömer Kommerskollegium att förslaget ska anmälas enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden om reglerna kan komma att tillämpas på företag som bedriver tillfällig verksamhet i Sverige.	Anmälan har gjorts enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler.  Transportstyrelsen bedömer att anmälan enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden inte behöver göras då reglerna rimligtvis inte kommer att tillämpas på företag som bedriver tillfällig verksamhet i Sverige.
Borlänge Flygklubb	SAMMAN- FATTNING	Genom att samordna begreppen och definitionerna med EU-förordningar kan klarhet och enkelhet i förståelsen uppnås. Ytterligare en omremiss behövs.	NLF/NLH/NLS/NUF/NUH/NUS är egentligen bara svenska benämningar på de luftfartyg som framgår av artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f) i (EU) 2018/1139. Definitionerna för dessa förkortningar överensstämmer



Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Anmärkning: EASA-regler likställs med enligt EU-förordning(ar).	alltså med villkoren i artikel 2, punkt 8 och i bilaga 1, punkt 1 e)-f). De svenska benämningarna av dessa luftfartyg är redan införda i flera av Transportstyrelsens föreskrifter och för att få dessa att fungera ihop behöver benämningarna även föras in i amatörbyggnadsföreskrifterna.
KSAK/KSAK-M	Reflektion av Transportstyrelsen arbetssätt	Vi efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken kommer att fungera operativt. Det är möjligt att Transportstyrelsen bör öka kompetensen av operativa erfarenheterna och kunskaper om allmänflyget i allt större utsträckning än vad som görs idag. Vi uppskattar möjligheten att kunna få svara på denna remiss.	Noterat.
Privatperson	Sammanfattning	Jag föreslår en ytterligare omremiss där borttagna och ev. tillförda väsentliga delar från den tidigare föreskriften presenteras och där grunden för borttagandet/tillförandet redovisas med konsekvenserna analyserade, samt att normala formkrav för en remiss innehålls.	De ändringar som görs av föreskriftsförslaget efter omremiss är inte så omfattande och tillför inte någon ändring i sakinhåll som skulle föranleda en ytterligare remiss. Konsekvenser redovisas i den konsekvensutredning som presenterats.
Privatperson		När avses BCL-M 5.2 upphävas? Om BCL-M 5.2 upphävs innan nytt regelverk avseende underhåll av amatörbyggda luftfartyg ej börjat gälla, vilka föreskrifter för underhåll gäller då?	Genom en ändringsföreskrift kommer endast de delar i BCL-M 5.2 som rör underhåll, reparationer och modifieringar av amatörbyggda luftfartyg att fortsätta gälla tills det nya regelverket för underhåll har trätt i kraft. Resterande delar i BCL-M 5.2. kommer upphävas.