

## Konsekvensutredning av Transportstyrelsens omarbetade föreskrifter om amatörbyggnad av luftfartyg

### Transportstyrelsens förslag:

Att Luftfartsverkets föreskrifter (LFS 1998:84) med Bestämmelser för Civil Luftfart – Materielbestämmelser (BCL-M) 5.2 upphävs och ersätts av nya föreskrifter om amatörbyggnad av luftfartyg.

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

##### **1.1 Amatörbyggda luftfartyg**

###### **Problemet**

Problemet är att det i dag saknas moderna, enkla regler om de närmare förutsättningarna för tillverkningstillstånd gällande amatörbyggda luftfartyg och att det i praktiken inte går att få amatörbyggda luftfartyg klassificerade som nationella lätta/ultralätta luftfartyg (NLL/NUL).

###### **Tillstånd**

Det krävs tillstånd för att få tillverka samt för att få utföra underhålls-, reparations- och ändringsarbeten på luftfartyg och deras tillbehör och reservdelar. Sådana tillstånd ges av regeringen eller av den myndighet som regeringen valt ut (3 kap. 11 § luftfartslagen [2010:500]) men meddelas av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen kan delegera den uppgiften vidare. Transportstyrelsen får även meddela föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses vara luftvärdigt.

De närmare förutsättningarna för tillverkningstillstånd gällande amatörbyggda luftfartyg regleras i Luftfartsverkets föreskrifter (LFS 1998:84) med Bestämmelser för Civil Luftfart – Materielbestämmelser (BCL-M) 5.2 (nedan benämnt BCL-M 5.2). Med *amatörbyggt luftfartyg* menas luftfartyg (inklusive luftfartyg som levereras i byggsatser) vilka till en andel av minst 51 % tillverkats och sammansatts av en amatör eller av en amatörförening

utan vinstsyfte, för amatörens/föreningens egna syften och utan något kommersiellt syfte<sup>1</sup>.

### **Föråldrade bestämmelser i BCL-M 5.2**

BCL-M 5.2 har inte hållits à jour med den tekniska utvecklingen och inte heller med regelutvecklingen nationellt eller på EU-nivå. BCL-M 5.2 innehåller flera hänvisningar till numera upphävda föreskrifter och inaktuella standarder för nybyggen, och *amatörbyggt luftfartyg* definieras på lite olika sätt i BCL-M 5.2 och i förordning (EU) nr 2018/1139. BCL-M 5.2 tar heller inte hänsyn till de nya varianterna av luftfartyg som har uppstått de senaste åren till följd av EU-lagstiftningen.

I BCL-M 5.2 finns dessutom ett flertal referenser till ”Luftfartsinspektionen”, vilken sedan en längre tid inte är tillsynsmyndighet för luftfarten i Sverige.

### **Vissa regler för amatörbyggda NUL och NLL saknas**

För amatörbyggda luftfartyg i de nya varianterna NUL och NLL<sup>2</sup> finns redan flygoperativa regler (regler rörande driften) och certifikatsregler för piloter. Det finns också regler om tillstånd för konstruktion och tillverkning av NUL och NLL i kommersiell verksamhet; dessa regler finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:85) om certifiering av vissa luftfartyg och av konstruktions- och tillverkningsorganisationer.

Det saknas dock regler om tillverkning av amatörbyggda NUL och NLL och om klassificering av amatörbyggda luftfartyg som NUL och NLL. Eftersom luftfartslagen som nämnts uppställer krav på tillstånd för tillverkning av luftfartyg innebär detta i praktiken att det inte är möjligt att tillverka amatörbyggda NUL eller NLL i Sverige och inte heller att importera dem.

### **Olika klassning – fabriksbyggen och byggsatser**

Många luftfartyg på marknaden i dag kan köpas antingen som fabriksbyggda (flygklara) eller som byggsatser, där luftfartyget i det senare fallet sedan byggs av en amatör.

---

<sup>1</sup> Punkt 1 c i bilaga I till 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.

<sup>2</sup> Nationellt ultralätt luftfartyg (NUL) och nationellt lätt luftfartyg (NLL). Dessa övergripande varianter av luftfartyg kan delas in i ett antal undergrupper. Inom varianten NUL finns t.ex. nationellt ultralätt flygplan (NUF).

Resultatet blir att det fabriks- och amatörbyggda luftfartyget kommer att se likadana ut och bygga på samma konstruktion. Skillnaden blir att det fabriksbyggda luftfartyget kommer att omfattas av TSFS 2020:85 och därför kan klassas 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.

Byggsatsen däremot byggs under intresseorganisationen Experimental Aircraft Association (EAA) Sveriges och KSAK-M:s tillsyn. Luftfartyget blir enligt BCL-M 5.2 klassat 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.

## 1.2 Luftfartygens komplexitet och prestanda

BCL-M 5.2 skrevs under en tid då lätta luftfartyg oftast var av enkel konstruktion och hade låg prestanda. Då var luftfartygen i fråga ofta styrda genom tyngdpunktsförskjutning och piloten satt mer eller mindre helt oskyddad för väder och vind.

Dagens lätta luftfartyg är av helt annan karaktär. Det inte ovanligt med avancerade kompositmaterial, ställbara propellrar och infällbara landningsställ. Dessutom har de avancerad avionik, såsom displayer (glascockpit), autopilot och avancerad navigationsutrustning.

Moderna lätta luftfartyg har också en prestanda som i många fall matchar industriellt framställda luftfartyg, både vad det gäller räckvidd och fart. En del lätta luftfartyg kommer dessutom mer eller mindre utrustade för mörkerflygning samt instrumentflygning (IFR) och den snabba teknikutvecklingen gör att detta troligen kommer att bli vanligare framöver.

BCL-M 5.2 reviderades senast 1998, så föreskrifterna är inte anpassade till de senaste årens snabba utveckling av luftfartyg.

## 2. Vad ska uppnås?

Det vi vill uppnå är att det ska bli tydligt och förutsebart vilka närmare förutsättningar som gäller för luftfartslagens krav på tillverkningstillstånd gällande amatörbyggda luftfartyg. Vi vill också att moderna och relevanta luftvärdighetskrav ska gälla för luftfartygen i fråga och på så vis bidra till en hög flygsäkerhetsnivå.

### 3. Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs kommer föreskrifterna fortsatt vara inaktuella och innehålla föråldrade referenser som inte tar hänsyn till de nya varianter av luftfartyg som uppstått genom EU-lagstiftning.

De nuvarande föreskrifterna ger upphov till avsevärda tillämpningsproblem, eftersom de inte är anpassade till den tekniska utveckling och den regelutveckling som skett på EU-området sedan föreskrifterna trädde i kraft. Som tidigare nämnts (se avsnitt 1) så avviker bl.a. definitionen av *amatörbyggnad* i BCL-M 5.2 från definitionen av *amatörbyggt luftfartyg* i förordning (EU) 2018/1139. Dessutom saknar BCL-M 5.2 moderna luftvärdighetskrav för nybyggda amatörbyggda luftfartyg, vilket kan ha en negativ påverkan på flygsäkerheten.

På grund av att BCL-M 5.2 är inaktuell så lägger Transportstyrelsen ner mycket tid på att svara på frågor om undantag gällande främst amatörbyggda NLF (undergrupp till NLL). Detsamma gäller för de intresseorganisationer som har delegerat tillsynsansvar.

En annan aspekt är att regelverket hämmar vissa varianter av luftfartyg och därmed fri handel inom EU. Ett amatörbyggt luftfartyg som klassats som motsvarande NLL i ett annat europeiskt land kan inte längre klassas som NLL i Sverige.

#### 3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering av amatörbyggda luftfartyg. För att amatörbyggda NUL och NLL ska kunna tillverkas i Sverige krävs föreskriftsändringar.

Det finns i dag ingen möjlighet att klassa ett amatörbyggt luftfartyg som ett NLL eller NUL; en ny reglering skulle möjliggöra detta.

### 4. Vilka är berörda?

- Ett fåtal återförsäljare och tillverkare av lätta luftfartyg i Sverige, vilka marknadsför byggsatser där en amatör bygger ihop farkosten.
- De ideella intresseorganisationerna EAA Sverige och KSAK, som båda arbetar utifrån den befintliga föreskriften.
- Alla ägare och brukare av amatörbyggda luftfartyg.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1. Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

De nya föreskrifterna, som kommer medföra en modernisering och även införa NUL och NLL, antas inte medföra några större konsekvenser för företagen. Möjligen kan återförsäljarna få en ökad försäljning av byggsatser, då intresset för den nya undergruppen NLF är stort i dag.

EAA Sverige och KSAK-M, som fått vissa förvaltningsuppgifter delegerade till sig när det gäller amatörbyggnad av luftfartyg, förväntas kunna fortsätta arbeta enligt likvärdiga rutiner då de nya föreskrifterna trätt i kraft.

### 5.2. Medborgare

Flygplansägare till de 419 registrerade amatörbyggda luftfartygen (MTOM  $\leq 1500$  kg) samt till de luftfartyg som för tillfället byggs kommer att påverkas. För information kan tilläggas att 83 byggtillstånd utfärdats av EAA Sverige de senaste 10 åren.

Transportstyrelsen har i dag ansökningar om att klassa amatörbyggda luftfartyg som NLL och det är främst dessa sökande som blir berörda. I och med införandet av de nya varianterna av luftfartyg (NLL/NUL), möjliggör detta att förenklat flygcertifikat (UL-certifikat) kan användas.

### 5.3. Staten, regioner och kommuner

Regleringen väntas medföra att Transportstyrelsen kommer kunna spara tid och arbete tack vare mindre behov av att reda ut och svara på frågor. Föreskriften väntas inte medföra någon påverkan för staten, regioner och kommuner.

### 5.4. Externa effekter

Föreskriftsförslaget bedöms inte ha några externa effekter med avseende på miljö, buller, tillgänglighet, hälsa eller säkerhet.

## 6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Det finns inga andra alternativ än reglering. Se punkt 3.

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

3 kap. 1 och 4 §§ och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen.

## **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Föreskriftsförslaget stämmer överens med EU-lagstiftningen. Föreskrifterna gäller på ett område som inte regleras av EU. Amatörbyggda luftfartyg regleras inte av förordningen (EU) 2018/1139. Kravet är att minst 51 procent av tillverkning och sammanbyggnad sker av en amatör och att syftet inte är för kommersiellt bruk (punkten 1 c i bilaga I till nämnda förordning). Befintlig definition av *amatörbyggnad* är inte helt i linje med förordning (EU) 2018/1139 och behöver ändras för att uppnå överensstämmelse med EU-rätten.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Eftersom Transportstyrelsen har ansökningar om att klassa om amatörbyggda luftfartyg till NLL i dagsläget, så är ett så tidigt datum för ikraftträdande som möjligt önskvärt från marknaden.

EAA Sverige och KSAK-M kommer att verka som referensgrupper, varvid de kommer vara väl förberedda på ändringarna och kan förbereda övergången.

Transportstyrelsen ser i nuläget inget behov av speciella informationsinsatser, då information gällande amatörbyggda luftfartyg i huvudsak förmedlas genom de delegerade organisationerna.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet

vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Den omarbetade föreskriften kommer inte att påverka *funktionsmålet*.

#### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Den omarbetade föreskriften kommer påverka *hänsynsmålet* i en positiv riktning. En modern och aktuell föreskrift blir enklare att följa, samtidigt som den lämnar mindre utrymme för tolkning, både för byggare och tillsynspersonal.

### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Öppnar upp för nya varianter av amatörbyggda luftfartyg, NUL och NLL, vilket kan öka försäljningen.			
<b>Medborgare</b>	Öppnar upp för nya varianter av amatörbyggda luftfartyg, NUL och NLL, vilket efterfrågas redan nu. Genom att den nya varianten blir definierad, kan dessa luftfartyg flygas på ett "enkla" flygcertifikat.			
<b>Staten m.fl.</b>	Moderna föreskrifter som korrekt återspeglar Transportstyrelsens beslutanderätt (mandat att utfärda föreskrifter). Mindre tid för att utreda och besvara frågor på grund av att föreskriften inte är uppdaterad.			
<b>Externa effekter</b>	Föreskriftsförslaget bedöms inte ha några externa effekter med avseende på miljö, buller, tillgänglighet, hälsa eller säkerhet.			
<b>Totalt</b>				

## E. Samråd

EAA Sverige och KSAK-M kommer kontaktas i tidigast möjliga skede, med andra ord, så fort vi har ett förslag till ny föreskrift.



Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Andreas Holmberg, gruppleddare  
E-post: [andreas.holmberg@transportstyrelse.se](mailto:andreas.holmberg@transportstyrelse.se)  
Telefon 010- 495 45 57

Erik Jangren, sakkunnig  
E-post: [erik.jangren@transportstyrelse.se](mailto:erik.jangren@transportstyrelse.se)  
Telefon 010- 495 37 54

Niclas Friberg, sakkunnig  
E-post: [niclas.friberg@transportstyrelse.se](mailto:niclas.friberg@transportstyrelse.se)  
Telefon 010- 495 45 88

David Grenabo, jurist  
E-post: [david.grenabo@transportstyrelsen.se](mailto:david.grenabo@transportstyrelsen.se)  
Telefon 010- 495 31 26

Externremiss