Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:103) om icke-kommersiellverksamhet med vissa flygplan och vissa helikoptrar

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Försvarsmakten		Försvarsmakten har inga invändningar mot ändringsförslaget till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om icke kommersiell verksamhet med vissa flygplan och helikoptrar (TSFS 2021:103).	Noterat
LFV		Remissen berör inte LFVs verksamhet, varför LFV inte har några synpunkter att lämna på remissen.	Noterat
Kommerskollegium		Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen ska anmäla förslaget om Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:103) om icke-kommersiell verksamhet med vissa flygplan och vissa helikoptrar till kollegiet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom föreskrifterna innehåller tekniska regler som ställer tekniska krav på produkter och krav på administrativa förfaranden i samband med flygdrift i icke-kommersiell verksamhet. Kommerskollegium bedömer att förslaget inte innehåller nya eller ändrade krav på tjänsteverksamhet och att det därför inte behöver anmälas enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.	Noterat, anmälan är gjord.
AOPA Sverige		I missivet under rubriken ”Förslagets innehåll i korthet” framgår att UL och gyroplan skall tillämpa samma regler som luftfartyg i samma kategori. Detta har AOPA inga synpunkter på och kan nog vara korrekt. Frågan är dock om det framgår av den föreslagna ändringen i 1 §. Så som paragrafen är formulerad måste läsaren undersöka dels	Synpunkten tycks bygga på ett missförstånd. Författningstekniskt behöver man första gången en EU-rättsakt nämns i en föreskrift skriva ut dess fullständiga namn. Detta framgår bl.a. av Statsrådsberedningens handbok i författningsskrivning (SB PM 2025:4, s. 122). I det här fallet är namnet på den aktuella förordningen, (EU)

TS2202L, v10.00, 2023-04-27

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping
Besöksadress
Olai Kyrkogata 35, Norrköping

Telefon 0771-503 503
Telefax 011-415 22 50

transportstyrelsen.se
kontakt@transportstyrelsen.se

Maria Brandstedt
maria.brandstedt@transportstyrelsen.se

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		vilka luftfartyg som är undantagna från angivna bestämmelser, dels vilka av dessa luftfartyg som sysslar med icke-kommersiell verksamhet. Det sista ledet som avser icke-kommersiell verksamhet kan möjligtvis vara tillräckligt lätt att utröna för piloten som avser utföra en flygning. Däremot föreligger avsevärda svårigheter att uppnå klarhet i vilka luftfartyg som är undantagna från de angivna bestämmelserna. Nedan följer ett antal parametrar som exemplifierar svårigheterna att tolka texten i 1 §, särskilt under beaktande av att paragrafen hänvisar till ett flertal lagar och förordningar. Förordning EU 996/2010 Består av 16 sidor och 24 artiklar. Förordning EU 2018/1139, artikel 2.8 a och b, bilaga 1 punkt 1 a - g Punkterna ovan beskriver undantag av typer av plan som är fler än gyrokopter och ultralätt. Frågan är då varför man skall exkludera alla de andra flygplanstyperna och bara koncentrera sig på gyrokoptrar och UL. Förordning EG 2111/2005 Består av 8 sidor och 17 artiklar och det framgår att man skall ändra denna lag, oklart vilken lag och vilken konsekvens det får på vad som står angivet i den aktuella 1 §.	2018/1139, ovanligt långt och innehåller hänvisningar till en rad tidigare EU-rättsakter som ändrats eller upphävts genom förordningen. Det innebär inte att alla dessa tidigare rättsakter behöver analyseras för att tolka föreskriften. Föreskriftens tillämpningsområde framgår av artikel 2.8 a och b samt punkterna 1 a-g i bilaga I till förordningen (EU) 2018/1139, i enlighet med 1 § första stycket i föreskriften, med tillägg för sådana luftfartyg som anges i andra stycket. Transportstyrelsen har både vid möte och i mejlkonversation förklarat för AOPA hur detta förhåller sig.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Förordning EU 376/2014 Består av 21 sidor och 24 artiklar och även här framgår det att man skall ändra denna lag, oklart vilken lag och vilken konsekvens det får på vad som står angivet i den aktuella 1 §. Direktiv EU 2014/30 Består av 18 sidor och 47 artiklar och det står skrivet att man skall ändra denna lag, oklart vilken lag och vilken konsekvens det får på vad som står angivet i den aktuella 1 §. I bilaga VI till direktivet jämförs alla artiklar där med artiklar i direktiv 2004/108. Vad menas? Förordning EG 552/2004 Består av 7 sidor och 12 artiklar. Skall den förordningen upphävas och om så är fallet, vad får det för betydelse för den aktuella 1 §? Förordning EEG 3922/91 Består av 4 sidor och 14 artiklar. Skall den förordningen upphävas och om så är fallet, vad får det för betydelse för den aktuella 1 §? Direktiv EU 2014/53 Består av 33 sidor och 52 artiklar. Bilaga 1 avser utrustning som inte omfattas av detta direktiv och i punkt 3 kan man läsa att detta gäller produkter m.m. på luftfartyg och här hänvisas man tillbaka till förordning EG 216/2008. Men skulle inte den upphävas?	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		I bilaga VI har man jämfört ett antal artiklar med EG 1999/5 i dess bilaga VIII. Hur skall detta förstås? <u>Förordning EG 1008/2008</u> Består av 13 sidor och 28 artiklar. Enligt den aktuella 1 § tillämpas den på angiven verksamhet och luftfartyg som då är undantagna från bestämmelserna enligt bl.a. ändringen i EG nr 1008/2008. Vad är det då som ändrats och vilken betydelse får det för tillämningen av 1 §? Av förordningen 1008/2008 kapitel II, artikel 3 framgår vid vilken verksamhet som det är nödvändigt att inneha operativ licens. I punkten 3 kan man läsa att i vissa fall krävs inte operativ licens, under förutsättning att verksamheten inte påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i gemenskapsrätten, nationell- och internationell rätt. Vilka regler avses specifikt? Den personen som avser att utöva aktuell verksamhet, måste således leta reda på nyss angivna regler, oklart vilka och därefter förstå vilka artiklar och paragrafer som möjligtvis kan vara tillämpliga på hans verksamhet. I punkt 3 a finns inte helikoptrar angivna. Måste då alla helikoptrar inneha licens vid kommersiell verksamhet och om så är fallet, är 1 § tillämplig på helikoptrar trots att det framgår av ingressen i 1 § att så inte är fallet? Lokutionen lokala flygningar är inte preciserad i punkt 3 b varvid det kan bli problematiskt att veta var gränsen går för att flygning skall betraktas som lokal. Tydligen kan en lokal flygning vara	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		kommersiell utan att behöva inneha operativlicens. Men om verksamhet med luftfartyg i lokala flygningar skall vara undantagen reglerna i förordningen enligt 1 §, skall då flygningar som inte är lokala och som sker med alla luftfartyg, inte omfattas av 1 §? <u>Förordning EG 216/2008</u> Består av 27 sidor och 70 artiklar. Enligt den aktuella 1 § tillämpas den på angiven verksamhet och luftfartyg som då är undantagna från bestämmelserna enligt bl.a. upphävande av EG nr 2016/2008. Är sistnämnda förordning upphävd och om så är fallet, varför är den angiven i 1 §? Förefaller något besynnerligt då man aldrig hänvisar till en förordning eller lag som är upphävd enär den ändå inte gäller. Förhåller det sig nu så att 2016/2008 ändå är tillämplig, infinner sig följande kommentarer. 1 § gäller således luftfartyg som är undantagna från bl.a. 2016/2008 och av denna förordning kapitel II, artikel 4.4 framgår att reglerna för vissa luftfartyg enligt punkt 1 inte skall tillämpas på luftfartyg som avses i bilaga II. Ett flertal luftfartyg har här angivits och vad som kan vara intressant för läsaren som skall förstå innehållet i 1 §, kan vi titta på punkterna e, f, g. I punkt e) har angivits en mängd typer av luftfartyg och - som det måste förstås - är undantagna från 216/2008 och således omfattas av 1 §. E contrario torde då bli att alla andra luftfartyg inte är undantagna 216/2008 och således omfattas de inte av reglerna i 1 §. Här gäller det nu för piloten att vara noggrann och bl.a.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		kontrollera, vikt, sittplatser, monterat fallskärmssystem och den minimala konstanta flyghastigheten i landningskonfiguration. Enligt punkt f) är en- och tvåsitsiga gyroplan undantagna med en maximal startmassa på högst 560 kg. Om nu läsaren bemödat sig att leta fram denna punkt, kan hen konstatera att tyngre gyroplan än 560 kg alternativt fler sittplatser än två är inte undantagna reglerna i 1 §, även om det rör sig om icke-kommersiell verksamhet. Samma resonemang gäller för punkt g). 1 § gäller inte för hängglidare på över 80 kg för ensitsiga och 100 kg för tvåsitsiga oavsett fotstart eller inte. **Avslutande ord** Således totalt c:a 147 sidor och c:a 288 artiklar att analysera och försöka förstå vilka regler som gäller i 1 §. Några axplock på tolkningsproblem har givits ovan. Det är därför nödvändigt för lagstiftaren att redogöra vilka regler som gäller för de aktuella luftfartygen direkt i lagtexten i 1 §, inte genom att hänvisa till en mängd andra förordningar, direktiv och konventioner. Det blir då avsevärt lättare för läsaren att förstå vad som gäller. Svårigheter att tolka lagtext är i slutändan en fråga om rättssäkerhet. Lagstiftaren kan nu hävda att jag förstått texterna fel vilket måhända kan äga sin riktighet, och om det nu förhåller sig på det sättet, vill jag hemställa om följande: var god förklara.	
Privatperson		Remissen saknar förslag på befintliga brister som påverkar säkerhetskulturen i aktuellt regelverk och då Transportstyrelsen	Säkerhetskultur är svårt att föreskriva om. Det är operatörens ansvar att skapa säkerhetskultur. Beaktas ej.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		avser genomföra förändringar borde det vara lämpligt att ändra även andra delar som inte uttryckligen finns med i remissen. UPPDELNING AV OLIKA LUFTFARTYG OCH DEFINITIONER Föreskriften TSFS 2021:103 som helhet är inte utformad så att den säkerställer tydlighet och tar hand om aktuella uppdateringar. Olycksrisker minskar genom att bl.a. gemensamma definitioner används som annars kan skapa förvirring. En del av dessa problem kan åtgärdas genom nedanstående förslag till ändringar: 1) Undantagna luftfartyg enligt artikel 2 i EU 2018/1139 är inte klart beskrivna i olika svenska regelverk. Genom att med exakt samma ordalydelse definiera dem, antingen i varje föreskrift eller i en separat TSFS (mest fördelaktigt), undviker man missförstånd. Förslaget blir att dessa luftfartyg (punkt 3a, 3d/4 samt 8–11 i artikel 2, där ett luftfartyg kan uppfylla flera kriterier) samlas under begreppet ”nationella luftfartyg” i Sverige. Därmed kan begreppet NLL, som inte överensstämmer med grundförordningens skrivning, avvecklas. Vidare kan en förhoppning finnas att det underlättar utfärdandet av idag saknade regler för just sådana nationella luftfartyg. 2) Konsekvensutredningen är i en del fall inte relevant, t.ex. när det gäller att beskriva teknikutvecklingen och använda UL-A som beteckning på tyngdpunktsstyrda flygplan. Teknikutvecklingen på tyngdpunktsstyrda flygplan har inte alls varit omfattande och enligt EU 2018/1139 ingår sådana flygplan numera i definitionen i artikel 2.8 med villkor enligt punkterna 9–11. Ett förslag att renodla tyngdpunktsstyrda flygplan från andra luftfartyg finns nedan.	1) I förordning (EU) 2018/1139 anges de luftfartyg som är undantagna från EU-rätten. Således lämnas dessa luftfartyg till de nationella myndigheterna i respektive medlemsstat att reglera. I förordning (EU) 2018/1139 artikel 2.8 samt i Annex I i densamma anges de luftfartyg som inte omfattas av EU-rätten utan istället regleras nationellt. Därför föreskriver Transportstyrelsen vad som ska gälla för dessa luftfartyg både vad gäller luftvärdighet, pilotcertifikat och operation. I Sverige kallas de typer av luftfartyg som anges i artikel 2.8 för Lätta Nationella Luftfartyg (NLL) och de som anges i Annex I för just ”Annex I-luftfartyg” där ultralätta luftfartyg är en av de olika kategorierna i Annex I. 2) Tyngdpunktsstyrda luftfartyg (som i Sverige sedan länge benämns UL-A) är inte en del av

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		3) Följande definitioner måste finnas i föreskriften för att inga missförstånd ska uppstå: Luftfartyg, samma som i EU 965/2012, Flygplan, samma som i EU 965/2012 (definitionen i Sverige att gyroplan är flygplan strider mot EU-förordningen), Helikopter, samma som i EU 965/2012, byts i flera fall i NCO ut mot rotorluftfartyg 2026-02-18, Komplexa motordrivna luftfartyg, måste införas då det behöver ha en avvikande definition från EU 965/2012 så att en del luftfartyg inte ska sakna operativa regler; de ingår i de svenska reglerna trots bristande logik (O i NCO). Avvikelsen bör beaktas i tillämpningsområdet för största möjliga klarhet. Följande definitioner måste införas med hänsyn till uppdateringen av NCO enligt EU 2025/133: Rotorluftfartyg, samma som i EU 965/2012, ersätter i flera fall helikopter i NCO, Gyroplan, införs i enlighet med EU-förordningen 2026-02-18. 4) Rubriken på TSFS 2021:103 är redan idag otydlig i onödan. Alla som opererar ett flygplan eller en helikopter i Sverige måste titta i tillämpningsområdet för att se om de är berörda av föreskriften. Med hänsyn till ovanstående förslag och det utökade omfånget av luftfartyg bör en ny rubrik lyda: ”Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om icke kommersiell verksamhet med vissa nationella flygplan och vissa nationella rotorluftfartyg.” På det sättet kan den som inte opererar nationella luftfartyg direkt se att den inte är berörd.	de typer av luftfartyg som anges i artikel 2.8 i förordning (EU) 2018/1139. De har sedan länge ingått i Annex I punkt (e). 3) Eftersom Sverige reglerar detta nationellt föreskrift så är vi inte bundna vid att ha exakt samma definitioner i denna föreskrift som i EU-regelverket. Däremot har EU bestämt att de gyroplan som väger över 600 kg och som omfattas av EU-reglerna ska tillämpa Del-NCO i förordning (EU) nr 965/2012. Vi föreslår att samma sak ska gälla för gyroplan som väger upp till 600 kg. Detta gör det enklare för operatören när denna flyger gyroplan, oavsett vikt på luftfartyget. Synpunkterna beaktas ej. 4) Rubriken har ändrats till ”Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om operativa krav för icke kommersiell luftfartmed bemannade luftfartyg”. Synpunkten beaktas.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		5) Det undantagsbeslut som Transportstyrelsen har fattat enligt grundförordningens artikel 2 punkt 11 bör publiceras på lämpligt sätt så inga oklarheter finns om tillämpningsområdet för nationella luftfartyg. 6) Ett ytterligare exempel på otydlighet vad avser nationella luftfartyg framgår av sidan: EASA eller bilaga I/statsluftfartyg - Transportstyrelsen där punkterna 4, 8, 9, 10 och 11 i ovan nämnda artikel 2 inte ens redovisas. Före ett inköp av ett luftfartyg är det viktigt att få korrekt information om vilka regler som ska följas, oavsett serie. Detta är speciellt viktigt för luftfartyg som inte finns som EASA-luftfartyg, inte följer EU-förordningens tillämpningsområde eller inte redan finns i Sverige. Sammanfattning: TSFS 2021:103 uppdateras vad gäller rubrik, sammanfattande benämning av berörda luftfartyg och förtydligande av definitioner. TYNGDPUNKTSSTYRDA FLYGPLAN Eftersom tyngdpunktsstyrda flygplan (”trikar”) inte finns som EASA-certifierade flygplan och i många avseenden inte liknar sådana (roderstyrda) måste det analyseras vilken definition som närmast beskriver deras operativa egenskaper. Det finns flera områden, som tex utrustning, handlingar ombord och bogsering av hängglidare, där NCO inte passar in. Därför bör LFS 2007:71 bibehållas för dessa flygplan tills det kan klarläggas i en analys att tyngdpunktstyrda flygplan definieras som motoriserade hängglidare. I analysen måste personer med god kunskap om tyngdpunktsstyrda flygplan ingå. Redan 2007 skrev Luftfartsstyrelsen i sambandmed upphävandet av BCL-D 4.3 att motoriserade hängglidare skulle räknas som hängglidare.	5) Undantagsbeslutet är känt bland utövarna, Transportstyrelsen ska överväga om det ska publiceras mer information på webbsidan Genom Transportstyrelsens föreskrifter beslutas formellt vilka typer av luftfartyg som undantas enligt art 2.8 i förordning (EU) 2018/1139 och vilka nationella regler som gäller. 6) Se ovanstående Synpunkten beaktas ej.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Som bakgrund, förslag till beslut och motivering hänvisas till tidigare insänt brev från KSAK om hantering av tyngdpunktsstyrda flygplan. Se bilagan. Sammanfattning: Tyngdpunktsstyrda flygplan överförs efter analys till motoriserade hängglidare och ändring sker av bl.a. LFS 2007:60. GYROPLAN Eftersom gyroplan och rotorluftfartyg är benämningar i NCO from. 2026-02-18 måste de begreppen inarbetas i hela textmassan i föreskriften. Eventuellt behöver detaljskillnader beskrivas ytterligare, t.ex. anses tydligen gyroplan vara ELA2-luftfartyg (definition 44) och det kan då krävas handbrandsläckare ombord enligt NCO, vilket inte bör vara fallet i Sverige. **Bilaga: UL-A (Trike) från KSAK** **UL-A (Trike)** **Förslag.** **OPT-OUT** EU förordningen 2018-1139 artikel 2 punkt 8 (OPT-OUT) bör inte gälla för UL-A. Viktgränserna som anges i Bilaga 1, EU förordningen 2018-1139 bör gälla för UL-A med de Max. MTOM-gränser och stallfart som anges där. EU förordningen 2018-1139 Bilaga 1. 1. e) flygplan som har mätbar stallfart eller en minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration som inte överstiger 35 knop kalibrerad flygfart (CAS), helikoptrar, motordrivna flygskärmar, segelflygplan och motordrivna segelflygplan med högst två	Transportstyrelsen har tagit fram föreskriftsförslaget i nära samarbete med KSAK och gemensamt kommit fram till att Del-NCO i förordning (EU) nr 965/2012 i tillämpliga delar mycket väl kan följas av de som flyger Trike (UL-A). TSFS 2007:71 innehåller brister och är i många avseenden obsolet och kommer att upphävas. Synpunkten beaktas ej. Transportstyrelsen har publicerat föreskrifter explicit för Hängglidare och Flygskärmar. Det är inte aktuellt att de som flyger Trike (UL-A) ska tillämpa de föreskrifterna. Eftersom vi hänvisar till Del-NCO i förordning (EU) nr 965/2012 så behövs ingen ytterligare beskrivning i föreskriften än det som anges där. Synpunkterna beaktas ej. Det verkar råda något missförstånd här. Transportstyrelsen har aldrig hävdat att Trikar (UL-A) ingår i Artikel 2.8 i förordning (EU) 2018/1139.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		sittplatser och en maximal startmassa (MTOM) enligt medlemsstaternas bedömning på högst: Flygplan/helikoptrar/motordrivna flygskärmar/motordrivna segelflygplan Segelflygplan Amfibie- eller sjöflygplan/helikopter Monterade fallskärmssystem som kan bära upp hela planet Ensitsiga 300 kg MTOM, sjö Ytterligare 30 kg MTOM, räddningsskärm Ytterligare 15 kg MTOM Tvåsitsiga 450 kg MTOM, sjö Ytterligare 45 kg MTOM, räddningsskärm Ytterligare 25 kg MTOM Om ett amfibie- eller sjöflygplan/helikopter används både som sjöflygplan/helikopter och som landflygplan/helikopter, måste det hålla sig under den tillämpliga MTOM-gränsen. **Regelförändring.** UL-A bör inte räknas som ett UL-Flygplan utan ses som en motoriserad hängglidare. LFS 2007:60 bör skrivas om så att den även inkluderar hängglidare med motor (trike) som startas och landas med hjul med Max. MTOM 450 kg och stallfart som inte överskrider 35 knop (65 km/h). **Typintyg**. Bör kunna utfärdas av delegerande organisation. **Registrering.** UL-A bör lyftas ut från luftfartygsregistret och registreras i ett register hos den delegerande organisationen. **Behörighetsbevis.** Certifikatkravet bör ersättas med ett förarbevis eller licens som delegerad organisation kan utfärda efter utbildning. **Utbildning.** Bör ske inom delegerande organisation och inte skilja sig nämnvärt från nuvarande utbildning till UL-certifikat. Utbildning bör dock anpassas mer till aktuellt luftfartyg.	Se ovanstående kommentar under synpunkten ”TYNGDPUNKTSSTYRDA FLYGPLAN” KSAK utfärdar redan idag typintyg och ansvarar för luftvärdigheten för både UL-A och UL-B inom ramen för det delegeringsavtal som är upprättat mellan KSAK och Transportstyrelsen.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Organisation. Det naturliga är att Hängflygförbundet har delegering för detta men vi vet att de inte har de resurserna så därför är det bättra att KSAK-M har delegeringen att administrera detta. **Motiveringar:** **OPT-OUT.** UL-A (Trike) har troligen nått sin högsta praktisk vikt med Max. MTOM 450 kg och 495 kg sjö. Tyngre luftfartyg av denna sort skulle bli svåra att manövrera eftersom alltför stor massa ska förflyttas eftersom de är tyngdpunktstyrda. Nuvarande trend för tillverkarna är att tillverka mindre, lättare och ensitsiga trikar s.k. Nanno trikar. **Regelförändring.** När trikarna började introduceras i Sverige i slutet på 80-talet betraktades de som motoriserade hängglidare och kunde flygas med en motorbehörighet på hängflyglicensen. Varför de sedan betraktades som Ultralätta Flygplan är lite oklart. Skillnaderna mellan de olika luftfartygen som lyder under ultralätta regler börjar nu bli så stora att samma regler inte kan gälla längre. I och med OPT-OUTen 600 kg så blir skillnaderna än större. Därför anser vi att trikarna bör hänföras till vad de egentligen är ”hängglidare med motor” och att LFS 2007:60 bör ändras så att den även inkluderar hängglidare med motor (trike) som startas och landas med hjul. Trikar flygs oftast väldigt lokalt i okontrollerad luft även om de kan flyga sträckor och få klarering i kontrollerad luft om de har radio ombord. Likt fotstartade hängglidare med motor och s.k. paramotor är de väldigt begränsade vad gäller väder och vind. Trikarna flygs oftast tidiga morgnar och kvällar då det är lugnt i luften. I Finland är trikar inte längre UL-flygplan utan definieras som motoriserad hängglidare.	För att framföra en Trike (UL-A) krävs ett certifikat för UL. Detta kommer inte i nuläget att ändras eftersom föreskriftsförslaget endast omfattar operativa regler. Synpunkten beaktas ej. Föreskriftsförslaget omfattar endast de operativa regler som ska följas vid flygning med Trike (UL-A) och Gyroplan. De synpunkter som här framförs berör flera andra områden som inte omfattas av föreskriften. Synpunkterna beaktas ej.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Typintyg. Lite beroende på de krav som ställs i föreskriften som ska ersätta TSFS 2012:87 (anm.: numera TSFS 2020:85) kan det vara svårt att uppfylla kravet för utfärdandet av typintyg för trikar. Det kan krävas något enklare form av typintyg. KSAK-M har lång erfarenhet av trikar och deras konstruktion och kan därför bedöma lämpligheten av ett typ-godkännande utifrån den erfarenheten som finns samt de dokument som tillverkaren kan visa på hållfasthet bl.a. **Registrering.** I flera länder i Europa registreras inte ultralätta luftfartyg i luftfarttygsregistret utan i ett register i en organisation som t.ex. i Tyskland och Norge. Vi anser att Trikar kan registreras i delegerad organisation på samma sätt som fotstartande hängglidare med motor och paramotor. **Behörighetsbevis.** Av erfarenhet vet vi att en pilot som flyger trike på ett UL-certifikat och vill göra en klassinflygning på UL-B (roderstyrt) kräver normalt en helt ny utbildning, komplettering och uppfräschning av teori. Antal timmar som krävs för den praktiska flygningen med de olika övningarna brukar hamna på samma antal timmar som om de inte hade flygerfarenhet sen tidigare. Trikepiloterna har ofta ingen eller liten erfarenhet av att flyga i kontrollerad luft på samma sätt som andra piloter med UL-certifikat. Därför förordar vi ett förarbevis eller en licens som utfärdas av delegerad organisation. **Utbildning.** Utbildningen bör ske på i stort sett samma sätt som idag men anpassas mer för aktuellt luftfartyg vad gäller teori och teorimaterial. Skolning ska ske på en 2-sitsig trike med dubbelkommando och	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		innehålla samma övningar som tidigare. Instruktör/lärare ska vara godkänd av organisationen och genomgått erforderlig utbildning. Licensen för piloten skulle kunna delas upp i 2 eller flera steg. Första steget bara lokal flygning. Andra steget sträckflygning, passagerare. Detta liknar licenser för hängflyg och skärmflyg. **Organisation.** KSAK-M har lång erfarenhet att administrera luftvärdigheten för trikar. Vi har besiktningsmän och lärare i organisationen och kan också utbilda lärare. Dessutom har vi alla flygplansakter med dess historik för samtliga registrerade trikar. Så därför anser vi att KSAK-M som organisation är bäst lämpad att övervaka luftvärdigheten, utfärda typintyg och pilotlicenser för motoriserade tyngpunktstyrda luftfartyg som startas och landas med hjul.	

Sändlista

Svenska Fallskärmsförbundet, Svenska Segelflygförbundet, KSAK-M, FFK, AOPA, LFV, ACR, Kommerskollegium, Försvarsmakten