

Utkast til høringsnotat, gebyrforskrift for 2027

1. Innledning

Luftfartstilsynet har på anmodning fra Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. (heretter kalt gebyrforskriften). Det antas at ny gebyrforskrift vil gjelde fra 1. januar 2027. Gebyrforskriften har vært endret årlig, sist ved forskrift 28. januar 2026 nr.125. Samferdselsdepartementet har bedt Luftfartstilsynet om å sende forslaget til ny gebyrforskrift på høring.

2. Hvorfor foreslås det endringer i gebyrforskriften?

Luftfartstilsynet har i arbeidet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i Utredningsinstruksen – instruks om utredning av statlige tiltak for å få et best mulig grunnlag for revisjonen. Et minimumskrav er å besvare følgende spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

2.1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Samferdselsdepartementet fastsetter årlig oppdatert gebyrforskrift for Luftfartstilsynet. Oppdateringene skyldes delvis justeringer i gebyrnivået som følge av endringer i regelverket og andre forutsetninger, og delvis at Luftfartstilsynet får nye oppgaver som skal gebyrlegges. Gebyrene fastsettes i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112 (R-2015-112) og beregnes ut fra historiske kostnader og estimert aktivitet. Antall aktører er i stadig endring, og variasjon i deres kompleksitet innebærer at Luftfartstilsynets ressursbruk og kostnader også vil variere. Arbeidet med gebyr vil derfor være en kontinuerlig prosess.

Luftfartstilsynet blir jevnlig tildelt nye oppgaver. For å ivareta disse er det ofte nødvendig å rekruttere personell med relevant kompetanse. Nyansatte må som hovedregel gjennom minst ett års opplæring og trening før de kan autoriseres som for eksempel inspektører og utføre oppgaver mer selvstendig. Det må derfor påregnes en viss innfasingstid før nye tjenester kan leveres fullt ut.

Luftfartstilsynets tilsynsvirksomhet finansieres gjennom gebyrer, som skal dekke de faktiske kostnadene. Hyppige regelverksendringer medfører ofte nye eller endrede oppgaver, noe som igjen kan gi økte kostnader, blant annet til rekruttering og opplæring av nødvendig kompetanse.

Luftfartstilsynet arbeider kontinuerlig med å effektivisere sine arbeidsprosesser for å sikre god ressursutnyttelse og holde kostnadene på et rimelig nivå. Et viktig tiltak er økt digitalisering og automatisering, som bidrar til mer effektive arbeidsprosesser, bedre datakvalitet, redusert sårbarhet og mer brukervennlige tjenester.

Digitalisering kan samtidig medføre økte kostnader til utvikling, drift og vedlikehold av digitale løsninger. Selv om behovet for manuelle arbeidsprosesser reduseres, kan kostnadene til systemer og teknologi øke. Luftfartstilsynet arbeider derfor løpende med å balansere gevinster ved digitalisering mot de tilhørende kostnadene, slik at oppgavene løses på en effektiv måte.

2.2. Hvilke tiltak er aktuelle?

Med bakgrunn i at tilsynsvirksomheten skal gebyrfinansieres har Samferdselsdepartementet bedt Luftfartstilsynet om å utarbeide forslag til ny gebyrforskrift for 2027. I dette arbeidet vurderes det om dagens gebyrer er kostnadsdekkende, og om Luftfartstilsynet har fått tildelt ansvar for nye oppgaver som også skal gebyrfinansieres. Forslaget til gebyrforskrift for 2027 vil ta hensyn til dette.

2.3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

De endringene som Luftfartstilsynet foreslår for 2027 innebærer ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

2.4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?

Gebyrene i forslag til gebyrforskrift for 2027 er så langt det er mulig fastsatt i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112 (R-2015-112) *Bestemmelser om statlig gebyr og avgiftsfinansiering*, datert 07.10.2015.

Luftfartstilsynets tilsynsarbeid skal finansieres gjennom gebyrer og det fastsettes årlig et inntektskrav som skal dekkes inn. Inntektsbevilgning for 2027 er i regjeringens forslag til statsbudsjett foreslått til 185,7 millioner kroner. Det tas forbehold om Stortingets budsjettvedtak.

De foreslåtte endringene i gebyrforskrift 2027 vil berøre samtlige aktører i luftfarten. I tillegg er det foreslått ytterligere endringer på blant annet, følgende områder: CAMO, utenlandske Part-145 organisasjoner, organisasjoner med flere godkjenning - AOC/lisens, selverklæring – SPO og driftstillatelse statsluftfart, UAS operatører i spesifikk kategori med operasjonstillatelse, deklarerert STS, statsluftfartsoperatør, utenlandske UAS-operatør, flygersertifikat, luftfartshinder og landingsplasser. Endringene vil også påvirke Luftfartstilsynets ressursbruk og kostnader.

Vedtatt gebyrforskrift vil gjelde frem til neste revisjon.

2.5. Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

Forutsetningene for vellykket gjennomføring er særlig knyttet til at forskriften får ikrafttredelse 1. januar 2027 eller så tett opp til dette tidspunktet som mulig.

Det foreslås at ny forskrift om gebyr til Luftfartstilsynet mv. trer i kraft 1. januar 2027.

3. Gjennomgang av forslag til endringer i gebyrforskriften

Grunnlag for beregning av gebyrer

Luftfartstilsynets gebyrer fastsettes etter selvkostprinsippet, slik at gebyrinntektene over tid skal dekke kostnadene ved de gebyrfinansierte oppgavene.

Ved beregningen tas det hensyn til både direkte kostnader, som lønn og reiser, og en forholdsmessig andel av felleskostnader som IT, husleie, administrasjon og ledelse. Grunnlaget bygger blant annet på data fra tidsregistrering og ressursstyring for å sikre at kostnadene fordeles i tråd med faktisk ressursbruk.

Ved revisjon av gebyrene vurderes også forholdet mellom forventede kostnader og inntekter på de ulike gebyrområdene. Siden aktivitetsnivået varierer fra år til år, vil både kostnader og gebyrinntekter kunne endre seg over tid.

I vedlagte utkast til gebyrforskrift for 2027 videreføres mange av dagens bestemmelser. På områder der det er foreslått endringer i forskriftsteksten er dette markert med rød farge. Der det er foreslått at en bestemmelse eller deler av en bestemmelse skal utgå, er dette markert med en gjennomgående strek gjennom teksten eller beløpet. Det er foretatt en rekke mindre justeringer i flere bestemmelser for å klargjøre og forenkle innholdet.

På nye gebyrområder hvor det ikke foreligger erfaringstall er kostnaden estimert. Vi legger til grunn at disse gebyrsatsene vil bli justert ved senere revisjon av gebyrforskriften når det foreligger data for ressursbruk og kostnad.

Gebyrsatsene er i hovedsak prisjustert med om lag 3,7 prosent for å kompensere for lønns- og prisvekst. I tillegg foreslås en økning på om lag 2,5 prosent for å dekke kostnader knyttet til Part-IS. Samlet gir dette en økning i gebyrsatsene på om lag 6,2 prosent.

Kostnadene knyttet til Part-IS er todelt. Den ene delen omfatter oppgaver som berører de fleste aktørene, og kostnadene er derfor foreslått innarbeidet i gebyrsatsene. Denne økningen er beregnet til om lag 2,5 prosent. Den andre delen omfatter blant annet tilsynsaktivitet overfor berørte aktører. Disse kostnadene vil bli dekket gjennom egne gebyrer etter hvert som oppgavene igangsettes. Der det er foreslått nye gebyrer eller andre vesentlige endringer i gebyrene er dette kommentert nedenfor.

Opgavene knyttet til Part-IS er relativt nye for Luftfartstilsynet, og data knyttet til ressursbruk er foreløpig begrenset. Det kan derfor bli nødvendig å justere gebyrstrukturen og gebyrsatsene etter hvert som det foreligger bedre data.

§ 14 Gebyr for ikke-erhvervsmessige luftfartøy som nevnt i EASA-forskriften, forordning (EF) nr. 2018/1139 artikkel 2 nr. 3 bokstav d, jf. vedlegg I (Annex I-fartøy)

Produksjonsår for å regnes som historisk luftfartøy foreslås endret til 1977.

Kapittel III. CAMO og flyverksted mv

Det er foretatt noen endringer i kapittel III som omhandler CAMO, flyverksteder og andre tekniske organisasjoner, disse endringene består i at enkelte bestemmelser er flyttet mellom paragrafene og at bestemmelser som gjelder Part CAO er flyttet til en egen paragraf.

§ 19 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av organisasjon som administrerer luftfartøy og vedlikehold av disse (CAMO).

Bestemmelsene for Stand Alone CAMO er flyttet fra § 21 til § 19 slik at bestemmelsene om CAMO samles under ett.

Gjennomgangen av CAMO-gebyrområdet viser at kostnadene fortsatt overstiger inntektene. For å oppnå bedre kostnadsdekning foreslås det derfor å øke grunngebyret fra dagens kr 31 100 til om lag kr 50 000. Samtidig foreslås det å øke tilleggsgebyrene noe utover ordinær prisjustering.

§ 20 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av flyverksteder som utfører vedlikehold, modifisering og reparasjon av flymateriell og organisasjoner som administrerer luftfartøy (Part-145)

Bestemmelsene som gjelder Part-CAO er flyttet til egen paragraf.

Det foreslås å erstatte det faste tilleggsgebyret for offshore linestasjon med gebyr etter regning. Bakgrunnen for forslaget er at både ressursbruk og reisekostnader kan variere betydelig. Det vurderes derfor at en fast gebyrsats ikke er egnet for denne typen tilsynsaktivitet. Gebyr etter regning er en mer hensiktsmessig løsning og gir et tilstrekkelig treffsikkert grunnlag for kostnadsdekning.

Det foreslås å innføre en ny bestemmelse i § 20 om gebyr for utenlandske Part-145-organisasjoner som søker om norsk OJT-godkjenning. Godkjenningen medfører oppfølging, veiledning og tilsynsaktiviteter, og det foreslås derfor innført et fast årlig gebyr. Det foreslås også gebyr etter regning for behandling av søknad om norsk OJT-godkjenning.

§ 21 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av flyverksteder som utfører vedlikehold, modifisering og reparasjon av flymateriell og organisasjoner som administrerer luftfartøy (Part-CAO)

Bestemmelsene i § 21 omfatter nå Part-CAO. Bestemmelsene som gjelder Stand Alone CAMO er flyttet til § 19.

§ 22 Årsgebyr og gebyr for godkjenning av organisasjon som designer flymateriell

Det foreslås å øke årsgebyr for designorganisasjoner da gjeldende gebyrsatser ikke har vært regulert over lang tid. Selv om det per i dag ikke finnes organisasjoner med norsk designgodkjenning, bør gebyret fastsettes på et nivå som vil kunne dekke eventuelle kostnader dersom en organisasjon søker om slik godkjenning.

Kapittel IV. Luftfartsselskap mv

Det foreslås enkelte strukturelle endringer i kapittel IV, slik at bestemmelsene om AOC, SPO og statsluftfart følger en mer logisk og sammenhengende rekkefølge.

§ 24 Årsgebyr og gebyr for lisens/Air Operator's Certificate (AOC) til ervervsmessig luftfartsvirksomhet

Det foreslås at tilleggsgebyrer knyttet til særskilte rettigheter i punkt c og d i tabell 4 utgår. Luftfartstilsynet vurderer det som mer hensiktsmessig å inkludere kostnadene knyttet til disse rettighetene i grunngebyret.

Luftfartstilsynet har vurdert gebyrordningen for organisasjoner som innehar flere godkjenninger – AOC, selverklæring (SPO) og driftstillatelse for statsluftfart. Etter gjeldende ordning kan slike organisasjoner bli belastet for samme gebyr flere ganger, noe som i enkelte tilfeller kan gi urimelige utslag.

Det foreslås derfor å innføre et fast tilleggsgebyr for hver tilleggsgodkjenning, uavhengig av organisasjonens størrelse og kompleksitet. Forslaget innebærer at organisasjoner som innehar både AOC-godkjenning og selverklæring (SPO) kun vil bli belastet et tilleggsgebyr for SPO, og ikke et fullt årsgebyr knyttet til denne. Tilsvarende vil organisasjoner som innehar både SPO og driftstillatelse for statsluftfartsoperasjoner, kun bli belastet et tilleggsgebyr for driftstillatelsen og ikke et fullt årsgebyr knyttet til denne. Formålet er å unngå dobbel belastning av gebyrer der oppfølgingen av de ulike godkjenningene i stor grad overlapper.

§ 25 26 Årsgebyr og gebyr for luftfartsoperatører som driver luftfartsoperasjoner etter selverklæring

Som skissert ovenfor, foreslås det å innføre et fast tilleggsgebyr for hver tilleggsgodkjenning. Forslaget innebærer at organisasjoner som innehar både selverklæring (SPO) og driftstillatelse for statsluftfartsoperasjoner, kun bli belastet et tilleggsgebyr for driftstillatelsen og ikke et fullt årsgebyr knyttet til denne.

§ 26 25 Årsgebyr og gebyr for statsluftfart

Det presiseres at grunngebyret beregnes ut fra vekten til tyngste fartøy. Ellers er det foretatt andre mindre justeringer for å tydeliggjøre innhold i bestemmelsene.

§ 28 Operasjon til lufthavn og aerial work

Det foreslås å øke gebyr for søknad fra utenlandske luftfartsselskaper om spesialiserte operasjoner (Aerial work) ut over prisjustering for å oppnå bedre kostnadsdekning.

Kapittel VI. UAS-operasjoner

Det foreslås enkelte strukturelle endringer i kapittel VI, slik at bestemmelsene om UAS-operatører i spesifikk kategori med operasjonstillatelse, deklarerert STS, LUC og

statsluftfartsoperatør og RO-godkjenning følger en mer logisk og sammenhengende rekkefølge. Ordlyden i enkelte bestemmelser er justert for å tydeliggjøre innholdet.

§ 33 Gebyr for godkjenning og årsgebyr for UAS-operatører i spesifikk kategori med operasjonstillatelse

Det foreslås mindre justeringer for å tydeliggjøre innholdet i paragrafen. Dette omfatter blant annet en nærmere presisering av begrepet tilknyttede organisasjoner. Bestemmelsene om deklart STS foreslås samlet i en egen paragraf for å gjøre forskriften mer oversiktlig for aktørene.

§ 34 Gebyr for operasjoner basert på STS

Bestemmelsene om deklart STS samles i egen paragraf for å gjøre forskriften mer oversiktlig.

Det foreslås å innføre gebyr for behandling av mottatt selverklæring for STS. Behandlingen av slike selverklæringer medfører ressursbruk for Luftfartstilsynet. Det foreslås også å øke årsgebyr betraktelig for å oppnå bedre kostnadsdekning.

Videre foreslås det å innføre et tilleggsgebyr per tilknyttet organisasjon for deklart STS, med et fastsatt maksimalt samlet beløp. Forslaget vil bidra til bedre kostnadsdekning, samtidig som det sikrer at deklart STS med et stort antall tilknyttede organisasjoner belastes gebyrer som står i rimelig forhold til omfanget av Luftfartstilsynets forventede tilsynsaktiviteter.

§ 35 Gebyr for godkjenning og årsgebyr for UAS-operatør med lett UAS sertifikat (LUC)

Det foreslås enkelte mindre justeringer for å tydeliggjøre innholdet i bestemmelsen. Videre foreslås det å etablere en egen gebyrtabell for tilleggsgebyr knyttet til innehavere av LUC med tilknyttede organisasjoner.

Forslaget innebærer et tydeligere skille mellom tilleggsgebyr for tilknyttede organisasjoner hos innehavere av LUC og for UAS-operatører i spesifikk kategori med operasjonstillatelse. Bakgrunnen for dette er at Luftfartstilsynets ressursbruk ved oppfølging av innehavere av LUC gjennomgående er lavere enn ved oppfølging av UAS-operatører i spesifikk kategori med operasjonstillatelse. Dette skyldes de regulatoriske kravene som gjelder for LUC-innehavere.

§ 36 Gebyr for statsluftfartsoperatør og RO-godkjenning

Det foreslås mindre justeringer for å tydeliggjøre innhold i paragrafen. Det foreslås innføring av en differensiert årsgebyrsats for godkjent statsluftfartsoperatør i spesifikk kategori med LUC, slik at årsgebyr for disse aktørene skilles fra årsgebyr for godkjent statsluftfartsoperatør i spesifikk kategori med operasjonstillatelse.

Det foreslås å innføre et fastsatt maksimalt samlet tilleggsgebyr for tilknyttede organisasjoner. Dette vil bidra til bedre kostnadsdekning, samtidig som gebyrnivået for deklarte statsluftfartsoperatører og statsluftfartsoperatører i spesifikk kategori med mange tilknyttede organisasjoner holdes på et nivå som står i rimelig forhold til forventet tilsynsaktivitet.

§ 38 Gebyr for utenlandske UAS-operatør

Det foreslås å endre gebyret for behandling av søknader om grensekryssende (cross-border) operasjoner fra utenlandske UAS-operatører fra en fast gebyrsats til gebyr etter regning. Bakgrunnen for forslaget er at slike søknader varierer betydelig i omfang og kompleksitet. Gebyr etter regning vurderes derfor å gi en mer treffsikker kostnadsdekning enn en fast gebyrsats.

Videre foreslås det å innføre bestemmelser som innebærer at utenlandske UAS-operatører som søker norsk operasjonstillatelse, LUC eller deklart STS, skal betale gebyr etter henholdsvis §§ 33, 34 og 35. Forslaget skal sikre likebehandling ved at utenlandske UAS-operatører med norsk godkjenning ilegges samme gebyr som norske UAS-operatører med tilsvarende godkjenning.

Kapittel VII Sertifikat og skoletillatelser mv.

I kapittel VII er det foreslått en del endringer for å gi bedre oversikt og gjøre bestemmelsene lettere tilgjengelig for sertifikatnehavere. Endringene består i at i gebyrbestemmelser for teoriprøver, utstedelse av sertifikat og rettigheter samt forlengelse og fornyelse av rettigheter for privatflygere er foreslått samlet i § 41. Tilsvarende bestemmelser som gjelder for innehaver av trafikkflygersertifikat er samlet i § 42. I tillegg er det foreslått enkelte språklige justeringer for å tydeliggjøre innholdet.

§ 40 Generelle bestemmelser om gebyr for luftfartssertifikat for piloter mv.

Det foreslås mindre justeringer for å gjøre paragrafen mer oversiktlig.

§ 41 Gebyr for privatflygersertifikat -PPL/LAPL/IR

Gebyrbestemmelser som gjelder for teoriprøve, utstedelse av sertifikat og rettigheter og forlengelse eller fornyelse av rettigheter for privatflygere foreslås samlet i en paragraf.

Det foreslås å innføre et gebyr for førstegangsutstedelse, forlengelse eller fornyelse av instrumentrettighet for fly og helikopter (IR(A/H)) på grunnlag av krysskreditering. Formålet er å dekke Luftfartstilsynets kostnader knyttet dette.

Videre foreslås det å innføre gebyr for utstedelse av tilleggsrettighetene - Aerobatic Rating, Sailplane Towing Rating, Banner Towing Rating og Night Rating. Ettersom disse rettighetene ikke er gjenstand for forlengelse eller fornyelse, foreslås det kun gebyr ved førstegangsutstedelse.

Det foreslås også å innføre gebyr for forlengelse og fornyelse av språkrettighet (Language Proficiency Assessment – LPA). Kostnadene knyttet til førstegangsutstedelse av språkrettighet anses allerede dekket gjennom gebyret for utstedelse av sertifikat.

Bakgrunnen for forslagene er å oppnå bedre kostnadsfordeling og kostnadsdekning.

§ 42 Gebyr for trafikkflygersertifikat – CPL, ATPL, MPL, IR/BIR/CB-IR

Gebyrbestemmelser som gjelder for teoriprøve, utstedelse av sertifikat og rettigheter og forlengelse eller fornyelse av rettigheter for trafikkflygersertifikat foreslås samlet i en paragraf.

Det foreslås å innføre gebyr for førstegangsutstedelse, forlengelse og fornyelse av instrumentrettighet for fly og helikopter (IR(A/H)) på grunnlag av krysskreditering. Videre foreslås det å innføre gebyr for utstedelse av tilleggsrettigheter, samt for forlengelse og fornyelse av språkrettighet (Language Proficiency Assessment – LPA).

Bakgrunnen for forslagene er det samme som for forslagene omtalt under § 41. Formålet er å oppnå bedre kostnadsdekning.

§ 43 Andre sertifikatgebyrer

Øvrige gebyrbestemmelser som gjelder både for privatflygersertifikat og trafikkflygersertifikat er foreslått samlet i en ny paragraf uten materielle endringer.

Det foreslås å øke gebyr for ferdighetsprøve eller rettighetsforlengelse som gjennomføres av Luftfartstilsynet noe utover prisstigning for bedre kostnadsdekning.

§ 45 Gebyr for instruktør- og kontrollantrettighet for piloter

Luftfartstilsynet mottar en gang iblant søknad fra innehaver av kontrollantrettighet om å bytte fra TRE til SFE rettighet eller motsatt. Det har tidligere ikke vært fastsatt eget gebyr for dette, derfor er foreslått innført en ny gebyrsats for å dekke kostnad tilknyttet saksbehandling.

§ 48 Gebyr for godkjenning av flylege, flymedisinsk senter og utstedelse av legeattest mv.

Det foreslås mindre justeringer til bestemmelsen for å tydeliggjøre innholdet og fjerne det som omhandler allmennlege som utsteder legeattest for LAPL, da dette ikke lenger er aktuelt. Det samme gjelder for punkt b og c som omhandler utstedelse av legeattest og kopi av saksdokument.

Kapittel VIII. Flysikring

§ 56 Gebyr for luftfartshinder og merking av luftfartshinder

Det foreslås å innføre gebyr etter regning for tilsyn med eiere, operatører og innehavere av konsesjon for luftfartshinder. Det er per i dag identifisert om lag 80 aktuelle aktører, og det kan på sikt være aktuelt å innføre et årsgebyr for å sikre at alle aktører bidrar til kostnadsdekningen innenfor gebyrområdet.

Kapittel IX. Flyplass og security

§ 59 Årsgebyr og gebyr for sertifisering eller teknisk/operativ godkjenning av flyplasser mv.

Det foreslås at gebyret i bokstav f utgår, ettersom kategorien ikke lenger omfatter gebyrpliktige aktører.

§ 63 Gebyr for prøver og sertifisering av sikkerhetspersonell og instruktør

Etter innføringen av system for godkjenning av sikkerhetspersonell og gjennomføring av eksamen, er det avdekket behov for å tydeliggjøre gebyrordningen for teorieksamen og SIIT-eksamen. Etter gjeldende ordning inngår gebyret for eksamen i gebyret for behandling av søknad om sertifisering. Dersom kandidaten ikke består eksamen, bli det ikke bli sendt

inn søknad om sertifisering, og kostnaden for den avlagte eksamen blir dermed ikke dekket.

Det foreslås derfor at gebyr for teorieksamen og SIIT-eksamen skal betales separat per forsøk. Dette vil gi en mer oversiktlig gebyrordning, samtidig som gebyr knyttet til gjennomføring av eksamen blir innkrevd uavhengig av om kandidaten består.

For å unngå økte kostnader for aktørene foreslås gebyret for behandling av søknad om sertifisering redusert tilsvarende gebyrsatsen for eksamen. Forslaget er derfor ikke forventet å medføre økte samlede gebyrkostnader for de berørte aktørene.

4. Høring

Interesserte som har kommentarer til forslaget til endringer bes om å sende disse til Luftfartstilsynet, primært per e-post til postmottak@caa.no. Høringsuttalelser bes merket med referansenummer 26/04040.

Det er ikke nødvendig å ha mottatt informasjon om høringen fra Luftfartstilsynet for å kunne gi sitt høringsinnspill.

Høringsfrist er fredag 4.desember 2026.

Spørsmål om høringen kan rettes til:

- Juridisk seniorrådgiver Sandra Eilertsen, sei@caa.no
- Seniorrådgiver Toril Emma Madsen, tem@caa.no