Statsforvalteren i Agder

Vår dato: 29.10.2026
Vår ref.: 2017/2956
Deres dato:
Deres ref.:

AVINOR AS AVD KRISTIANSAND LUFTHAVN

Postboks 150
2061 GARDERMOEN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Ludmila Pechinkina, 37 01 78 47

Vedtak om totalrevidert tillatelse etter forurensningsloven - Avinor AS avd Kristiansand lufthavn

Statsforvalteren har totalrevidert tillatelsen til Avinor AS avd Kristiansand lufthavn. Vedtaket om revidert tillatelse er hjemlet i forurensningsloven § 18 tredje ledd.

Vi fatter samtidig vedtak om saksbehandlingsgebyr.

Vedtakene kan påklages innen tre uker.

Vi viser til søknad av 21.10.2024 med vedlegg om revidering av tillatelsen etter forurensingsloven gitt til Avinor AS avd Kristiansand lufthavn den 22.12.2011, sist endret 03.07.2019. Vi beklager lang saksbehandlingstid.

1 Vedtak

1.1 Vedtak om revidert tillatelse

Statsforvalteren i Agder har totalrevidert tillatelsen til Avinor AS avd Kristiansand lufthavn. Vi har bl.a. oppdatert enkelte generelle vilkår og omstrukturert tillatelsen. Den reviderte tillatelsen erstatter tidligere gitt tillatelse og følger vedlagt.

Vedtaket er gjort med hjemmel i forurensningsloven § 18 tredje ledd.

1.2 Vedtak om saksbehandlingsgebyr

Avinor AS avd Kristiansand lufthavn skal betale et gebyr for Statsforvalterens saksbehandling, jf. varsel om gebyr i brev av 03.12.2024. Gebyret fastsettes til kr 94 600. Beløpet er noe høyere enn varslet, noe som skyldes endring i satsene.

Vedtaket om gebyr er gjort etter forurensningsforskriften § 39-4. Miljødirektoratet vil ettersende faktura med innbetalingsblankett. Gebyret forfaller til betaling 30 dager etter fakturadato.

2 Kort om sakens bakgrunn

Avinor AS avd Kristiansand lufthavn (heretter Avinor) har tillatelse etter forurensningsloven. Tillatelsen gjelder forhold knyttet til bruk, oppsamling og utslipp av glykolholdig flyavisingsvæske og

bruk og utslipp av formiatholdige baneavisingskjemikalier. Tillatelsen ble gitt den 22.12.2011, sist endret 03.07.2019.

Under tilsyn med bedriften i januar 2024 tok vi opp tema om totalrevidering av tillatelsen. Bakgrunnen for dette er at vi generelt anser det som nødvendig å fornye en tillatelse når den er ti år eller eldre, jf. forurensningsloven § 18 tredje ledd. I inspeksjonsrapporten etter tilsynet ba vi derfor Avinor om å sende inn en søknad om totalrevidering av tillatelsen innen 01.11.2024. Vi fikk den 28.10.2024 oversendt søknad datert 21.10.2024.

2.1 Innhold i søknaden

Ifølge søknaden har det ikke skjedd noen endringer i hvordan lufthavnen driftes, og det er ikke gjennomført noen endringer i håndtering av overvann. For en mer detaljert beskrivelse av overvannsystemet og utslipp fra virksomheten viser vi til punkt 4.1 i brevet. Avinor søker ikke om noen større endringer i tillatelsen. Vi har oppsummert de omsøkte endringene nedenfor.

Rammekrav/forbruk av avisingskjemikalier

I tillatelsen gitt den 22.12.2011 er det i punkt 3.2 angitt forbruksbegrensninger per sesong. Avinor refererer i søknaden til år som midlingstid, og vi forstår det derfor slik at de søker om å få endret midlingstiden fra sesong til år. Tilsvarende ønsker Avinor at rapporteringskravet blir endret til å gjelde år og ikke sesong. Dette gjelder både bruk av baneavisingsmidler og flyavisingsmidler. I tillegg søker Avinor om at forbruksgrensen for flyavisingsmidler blir satt i liter og ikke i tonn. Begrunnelse for dette er at Avinor bruker liter i interne systemer, og de vurderer at endring fra tonn til liter kan redusere risiko for feil. Videre ønsker de at det blir mulig å rapportere for KOF i kilogram og ikke tonn.

Akseptkriterier

Avinor søker om at kravet om å utarbeide akseptkriterier for utslipp til vann fjernes. De ønsker samtidig at rapporteringskravet som gjelder konsentrasjoner og gjennomsnittsverdier for parametere med akseptgrenser i resipientene (utslippspunktene), fjernes. Avinor begrunner dette med at akseptkriteriene ikke kan kvantifiseres i form av konsentrasjoner, men i form av påvirkning på resipient og grunnvann. De mener at det er noe de gjør ved årlig gjennomgang av analyseresultater fra miljøovervåkingen og sammenstilling og rapportering av analyseresultatene.

Øvrige endringer i rapportering

Avinor ber om at kravet om å angi og kommentere resultater fra ringtester og fra tredjeparts verifikasjon av egne målinger fjernes. De ber i tillegg at Statsforvalteren vurderer hvorvidt det er nødvendig å inkludere resultater av alle prøvetakinger, inkludert alle støtteparametere, ved rapportering av den årlige miljøovervåkingen, og oversende alle analyserapporter som vedlegg til miljøovervåkingsrapport.

2.2 Planstatus

Reguleringsplanen for Kristiansand lufthavn (nasjonal arealplanid 4204_1094) vedtatt den 17.06.2009 gjelder for området.

2.3 Rettslig utgangspunkt

Forurensningsloven

Statsforvalteren kan tilbakekalle eller endre en tillatelse når det er gått ti år etter at den ble gitt, jf. forurensningsloven § 18 tredje ledd.

Naturmangfoldloven
Naturmangfoldlovens forvaltningsmål i §§ 4 og 5 ligger til grunn for Statsforvalterens myndighetsutøvelse. Videre skal prinsippene i §§ 8 til 12 om bl.a. kunnskapsgrunnlag, føre-var-tilnærming og samlet belastning legges til grunn som retningslinjer når Statsforvalteren treffer beslutninger som berører naturmangfold.

Vannforskriften
Vannforskriften inneholder forpliktende miljømål om at myndighetene skal sørge for at alle vannforekomster skal oppnå god kjemisk og økologisk tilstand innen 2027 med mindre det er gitt unntak med hjemmel i forskriften § 9 eller § 10.

2.4 FNs bærekraftsmål
FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030.

FNs bærekraftsmål ble vedtatt høsten 2015 og består av 17 mål og 169 delmål. Målene skal fungere som en felles global retning for land, næringsliv og sivilsamfunn. De handler om å oppnå bærekraftig utvikling langs tre dimensjoner: økonomisk, sosialt og miljømessig.

Norge er forpliktet til å jobbe for at verden når målene innen 2030. Regjeringens plan for å nå bærekraftsmålene i Norge er lagt frem i Meld. St. 40 (2020-2021) «Mål med mening».

3 Statsforvalterens vurdering
3.1 Begrunnelse for vedtaket
Hovedforurensningskilden fra lufthavndrift er utslipp til vann og grunn knyttet til bruk av bane- og flyavisingskjemikalier. Bruk av disse er avgjørende for sikkerheten ved lufthavnen. Slik det kommer frem av søknaden, er driften ved Kristiansand lufthavn ikke endret, og Avinor søker heller ikke om økt kjemikaliebruk. Bakgrunnen for totalrevidering av tillatelsen er i all hovedsak at tillatelsen er over ti år gammel.

Statsforvalteren har på bakgrunn av mottatt søknad, innrapporterte data for lufthavnen i perioden fra 2012 til 2025 og resultatene av resipientovervåking etter vannforskriften totalrevidert tillatelsen. Den reviderte tillatelsen er omstrukturert og vilkårene er tilpasset dagens praksis ved regulering av lufthavndrift og utslipp fra bruk av fly- og baneavisingskjemikalier. Støy, utslipp av oljeholdig vann og påslipp av oljeholdig vann og glykolholdig vann til kommunalt nett er ikke regulert i den reviderte tillatelsen[1].

Vurdering av prinsippene i naturmangfoldloven
Kunnskapsgrunnlaget for vurderingen av naturmangfoldloven § 8 er basert på informasjon fra databasene Naturbase, Artskart og Fiskeridirektoratet sin kartløsning samt relevante resipientundersøkelser, jf. punkt 4.2 og 4.3. Når det gjelder potensielle effekter på naturmangfoldet, finnes det tilstrekkelig kunnskap om virkninger, og vi legger derfor mindre vekt på føre-var-prinsippet i naturmangfoldloven § 9.

Utover påvirkning fra lufthavndriften og nedlagt brannøvingsfelt er det ikke andre påvirkningsfaktorer på det aktuelle naturmangfoldet. Siden søknaden vi behandler gjelder

[1] Luftfartstilsynet er rett myndighet til å regulere støy, jf. forskrift om støyrelaterte driftsbegrensninger ved norske flyplasser. Kommunen er forurensningsmyndighet etter kapittel 15 (krav til utslipp av oljeholdig avløpsvann) og kapittel 15A (påslipp) i forurensningsforskriften.

eksisterende lufthavndrift og det ikke er søkt om endringer i driften og/eller utslippene, vurderer vi det som lite sannsynlig at naturverdiene/naturmangfoldet vil bli påvirket av videre drift av Kristiansand lufthavn. Skulle det imidlertid vise seg at naturverdiene i området vil bli påvirket negativt av driften, vil vi kunne stille krav om avbøtende tiltak. Kostnadene vil i så fall måtte dekkes av Avinor, jf. naturmangfoldloven § 11.

Vurdering av kravene i vannforskriften
I samsvar med kravene i vannforskriften kan vi ikke tillate utslipp som vil medføre forringelse av tilstand i en resipient.

På bakgrunn av resipientenes størrelse og miljøtilstand som beskrevet i punkt 4.3 i dette brevet, og forutsatt at tillatelsens vilkår overholdes, vurderer Statsforvalteren at det ikke foreligger en vesentlig risiko for forringelse av miljøtilstanden i vannforekomstene. Utslippene vil etter vår vurdering heller ikke ha innvirkning på hvorvidt vannforekomstene når miljømålet eller ikke. Vi vurderer videre at lufthavndriften i det aktuelle tilfellet ikke innebærer en ny aktivitet som vil medføre en varig forringelse av vannforekomstene. Vannforskriften § 12 kommer derfor ikke til anvendelse i det aktuelle tilfellet.

3.2 Begrunnelse for utvalgte vilkår og krav

Utslipp til vann og grunn (punkt 3.1-3.4 i tillatelsen)
Sammenlignet med den tidligere tillatelsen har vi endret utforming av punktet og har valgt å ha egne punkter om henholdsvis flyavising og baneavising med tilhørende mengdebegrensninger for forbruk av avisingskjemikaler. Videre har vi presisert at baneavisingskjemikalier ikke skal inneholde giftige tilsetningsstoffer. For flyavisingskjemikalier har vi presisert at eventuelle tilsetningsstoffer skal ha PEC/PNEC-verdi[2] under 1 i resipient siden ved PEC/PNEC < 1 er miljøskaden vurdert som akseptabel. Vi har også stilt krav om journalføring.

Når det gjelder mengdebegrensninger, har vi valgt å endre enheten for flyavisingsmidler til liter som omsøkt. Videre har vi endret tidsperioden, som mengdebegrensningene gjelder for både fly- og baneavisingskjemikalene, fra sesong til år. Rapporteringskravet gjelder da også år og ikke sesong som tidligere. Når det gjelder selve mengdene, søker Avinor om å opprettholde mengdebegrensningene. Basert på rapporterte data, jf. punkt 4.1 nedenfor, har vi imidlertid konkludert med å sette en lavere grense for forbruk av begge typer avisingskjemikalier. Vi begrunner dette med at forbruket av avisingskjemikaliene har ligget under de fastsatte forbruksgrensene helt siden 2011. Vi vurderer samtidig at selv den noe reduserte mengdebegrensningen innebærer en viss margin dersom det oppstår behov for bruk av en større mengde avisingskjemikalier.

Vi har valgt å ikke stille krav om akseptkriterier i den reviderte tillatelsen. Vi vurderer at det kan være utfordrende å følge opp et slik krav når akseptkritene ikke kan knyttes til stoffkonsentrasjoner. Vi har istedenfor valgt å presisere at Avinor skal vurdere om utslippet er miljømessig akseptabelt ved årlig resipientovervåking.

Utslippskontroll og kvalitetssikring av målinger (punkt 8.1 og 8.2 i tillatelsen)
Ordlyden i punktene om utslippskontroll og kvalitetssikring av målinger er endret. Dette er generelle standardvilkår som stilles for alle virksomheter med utslipp. I det reviderte vilkåret om kvalitetssikring er bl.a. kravet om å delta i ringtester fjernet.

[2] PEC/PNEC (Predicted Effect Concentration/Predicted No Effect Concentration) er uttrykk for miljørisiko av et stoff.

Rapportering til Statsforvalteren (punkt 8.4 i tillatelsen)
I den reviderte tillatelsen er ordlyden endret, og det er ikke lenger spesifisert like detaljert som tidligere hvilke punkter rapporteringen skal omfatte. Når vi nå endrer at mengdebegrensningene for forbruk av avisingskjemikaliene skal gjelde år og ikke sesong, vil det også i rapporteringsskjema i Altinn endres til år ved fremtidige rapporteringer. Det samme gjelder endring av enheten for forbruk av glykol fra tonn til liter. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at den reviderte tillatelsen gjelder fra datoen vedtaket er fattet. Dette innebærer at bl.a. for forbruk av kjemikalier vil det i rapporteringsskjema for 2026 være ekstra rader siden de reviderte grensene kun gjelder for deler av 2026.

Vi ønsker her også å kommentere det Avinor skriver i søknaden om rapportering av bl.a. støtteparametere og oversendelse av analyserapporter, jf. siste avsnitt i punkt 2.1 ovenfor, siden dette gjelder rapportering. I vår tilbakemelding på miljøovervåkingsrapport for sesong 2019-2020 i brev av 23.04.2021 kommenterte vi sist at vi ønsket å få oversendt alle analyseparametere og vurdering av dem ved fremtidig rapportering, noe som var i samsvar med deres eget gjeldende miljøovervåkingsprogram. For det første er det viktig at man følger eget miljøovervåkingsprogram. For det andre er det viktig å vurdere alle målinger man tar og rapportere alle utslipp som kan ha betydning for miljøet. Dersom Avinor velger å ikke gjøre dette, må dette begrunnes ved rapportering.

Overvåking etter vannforskriften (punkt 9.2 i tillatelsen)
Ordlyden i kravet om overvåking etter vannforskriften er noe endret. I vilkåret er det i tillegg presisert at intervallet for overvåkingen er fire år.

4 Faktagrunnlag

4.1 Kort beskrivelse av virksomheten og utslippene

Kristiansand lufthavn Kjevik ligger på gnr./bnr. 115/2, 115/6, 114/33, 144/10 mfl. i Kristiansand kommune. Lufthavnen har et verksted, vaskehall og en oljeutskiller koblet til kommunalt nett.

Lufthavnen ligger på en breelvavsetning med stort innslag av sand og grus. Grunnvannet i området ligger med varierende dybde, fra 1 m til 11 m. Avinor bruker både flyavisingskjemikalier og baneavisingskjemikalier på lufthavnen. Avinor bruker baneavisingskjemikalier i fast (granulat) og flytende form. Disse er formiatbaserte og brytes raskt ned i naturen. Til flyavising bruker Avinor en glykolbasert væske. Ved preventiv avising brukes små mengder konsentrert glykolbasert væske for å hindre dannelse av tykke islag.

Forbruk av kjemikalier
Siden forbruk av kjemikaliene er avhengig av værforholdene og antall flybevegelser, varierer det fra år til år. Når det gjelder glykol, har forbruket variert mellom 29 tonn (2020) og 109,7 tonn (2023). Preventiv avising har ikke være brukt ved Kristiansand lufthavn på flere år. KOF-mengdene har variert mellom 4 tonn (2012) og 19,8 (2017). Mengdene er basert på egenrapporterte data for perioden fra 2012 til 2025.

Flyavising
Avising foregår på en egen avisingsplattform med asfaltert dekke. Avinor anslår at ca. 75 % av væsken brukt til avising (varmt vann blandet med propylenglykol) renner av på plattformen. Glykolholdig vann samles opp og ledes via fordrøyningstank til Odderøya avløpsrenseanlegg. Resterende glykolholdig vann følger flyet ut av avisingsplattformen. Ca. 15 % faller så av flyet ved taksing og takeoff. Det er antatt at noe væske dreneres til overvannssystemet og noe infiltrerer i

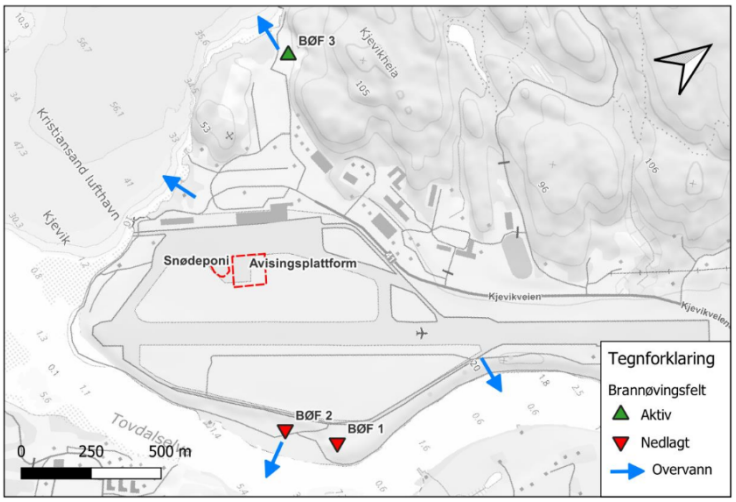
grunnen langs taksebanen og rullebanen. Ca. 10% av resterende væske som følger flyet ut av avisingsplattformen, henger på flyet til det er i luften og spres videre diffust på vei til destinasjonen.

Baneavising
Baneavising benyttes på taksebanen, rullebanen og flyoppstillingsplasser. Ved avising av rullebanen fordeler avisingskjemikaliene seg jevnt på begge sider i hele banens lengde og følger i stor grad smeltevann ved børsting av banen. Noe av kjemikaliene vil følge regnvannsavrenning og noe vil følge brøytet og frest snø. Avinor anslår at halvparten av brukte baneavisingskjemikalier spres over et område med ca. 5 m bredde langs begge banesidene mens den andre halvparten spres lenger ut. Minst 90 % av kjemikaliene samles sannsynligvis opp i overvannsystemet mens de resterende 10 % infiltreres i grunnen.

Preventiv avising
Preventiv avising gjennomføres på flyoppstillingsplassen og ikke på avisingsplattformen siden fly som blir påført avisingsmidler, må bli stående i ro i etterkant, f.eks. over natten.

Aktivt brannøvingsfelt
Det finnes også et brannøvingsfelt[3] i tilknytning til lufthavnen. Overvannet fra området ledes til Ålefjærfjorden, jf. figur 1.

Overvannssystem
Det er etablert overvannsystemer på Kristiansand lufthavn. Figur 1 viser oversikt over systemene.



Figur 1 Oversikt over overvannssystemer ved Kristiansand lufthavn (hentet fra rapporten «Undersøkelser av vannforekomster ved Kristiansand lufthavn» utarbeidet av Norconsult Norge AS og datert 17.12.2024, versjon J03).

4.2 Naturverdier

I Naturbase kart er det registrert to lokaliteter med utvalgt naturtype slåttemark med svært viktig og viktig verdi i området hvor Kristiansand lufthavn er lokalisert. Videre er det registrert tre lokaliteter med ålegrassamfunn av lokalt viktig verdi i Topdalsfjorden. Den delen av Todalselva som lufthavnen grenser til er i tillegg anadrom. I nærheten av lufthavnen er det også registrert funn av flere fuglearter oppført på norsk rødliste, bl.a. lomvi (kritisk truet), hettemåke (kritisk truet) og fiskemåke (sårbar).

[3] RelyOn Norway AS avd Kristiansand har en egen tillatelse etter forurensningsloven til brannøvingsfeltet.

4.3 Resipientbeskrivelse og miljøtilstand

Tilstand i vannforekomstene

Topdalsfjorden-indre (0130010400-1-C)

Ifølge Vann-Nett har vannforekomsten moderat økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand per 24.09.2026. Moderat økologisk tilstand skyldes høye konsentrasjoner av pyren, en PAH-forbindelse, i sediment. Presisjonen for klassifiseringen er lav. Dårlig kjemisk tilstand skyldes bl.a. høye konsentrasjoner av kvikksølv i torsk og sediment og høye konsentrasjoner av flere PAH-forbindelser i sediment. Presisjonen for klassifiseringen er høy.

Topdalselva (020-183-R)

Vannforekomsten er klassifisert som sterkt modifisert. Ifølge Vann-Nett har vannforekomsten moderat økologisk potensial og dårlig kjemisk tilstand per 24.09.2026. Moderat økologisk potensial er basert på gytebestandsmål og høstingspotensial samt høye konsentrasjoner av sink i vann. Presisjonen for klassifiseringen er høy. Dårlig kjemisk tilstand skyldes høye konsentrasjoner av PFOS i sediment og vann. Presisjonen for klassifiseringen er middels.

Ålefjærfjorden (0130010500-C)

Ifølge Vann-Nett har vannforekomsten god økologisk tilstand og dårlig kjemisk tilstand per 24.09.2026. God økologisk tilstand er basert på biologiske klassifiseringsdata. Presisjonen for klassifiseringen er lav. Dårlig kjemisk tilstand skyldes høye konsentrasjoner av PFOS i sediment og vann. Presisjonen for klassifiseringen er lav.

Overvåking etter vannforskriften

Avinor har gjennomført overvåking av resipientene etter vannforskriften i to runder, sist i 2024. Ifølge resultatene av siste undersøkelsen[4] er tilstanden i resipientene ikke påvirket negativt av utslipp av avisingskjemikalier.

5 Saksgang

Statsforvalteren behandler søknader i samsvar med forurensningsforskriften kapittel 36 om behandling av tillatelser etter forurensningsloven.

5.1 Forhåndsvarsler og uttalelser

Saken er forhåndsvarslet i samsvar med forurensningsforskriften § 36-5. Frist for å gi uttalelse var 10.01.2025. Vi fikk ingen uttalelser til søknaden innen fristen.

5.2 Utkast til revidert tillatelse

Vi sendte den 01.10.2026 utkast til revidert tillatelse til Avinor, som fikk anledning til å kommentere utkastet innen to uker. Fristen for å kommentere utkastet ble etter forespørsel forlenget til 23.10.2026. Vi har oppsummert Avinor sine kommentarer og vår vurdering av disse i avsnittene under.

Kommentar til punkt 3.1 og 3.2 i utkastet (flyavising og baneavising)

Avinor skriver at reduksjonen i mengdene av avisingskjemikaliene Avinor kan bruke per år vil sette lufthavnen i en sårbar situasjon ved endringer i flyruter, flytyper, variasjoner i vær og endringer i klima. De presiserer at de alltid vil jobbe med å minimere forbruket av kjemikaliene og ber om de eksisterende mengdene videreføres.

[4] Norconsult Norge AS sin rapport «Undersøkelser av vannforekomster ved Kristiansand lufthavn» av 17.12.2024, versjon J03.

Vår vurdering av kommentaren

Det kommer ikke frem av søknaden eller kommentaren fra Avinor om det finnes noen konkrete planer om f.eks. endringer i flyruter eller flytyper. Etter vår vurdering er reduksjonen i kjemikalieforbruket liten og tar høyde for et større forbruk av avisingskjemikalier enn i dag hvis det oppstår behov for å øke forbruket. Når det vil foreligge noen konkrete planer om endringer i flyruter eller om forbruket vil øke betydelig som følge av klimaendringer, kan vi heller ta en ny vurdering av saken. Vi har for øvrig endret noe på utforming av punkt 3.1 og 3.2 i endelig tillatelse, bl.a. ved å flytte fastsatt mengdebegrensning til punkt 1 (tillatelsens ramme).

Kommentar til punkt 3.3 utkastet (journalføring)

Avinor skriver at registrering av type og mengde avisingskjemikalier som brukes, er noe Avinor allerede gjør. Når det gjelder kjemikaliens sammensetning og tilsettingsstoffer, fremgår dette av sikkerhetsdatablad og produktdokumentasjon. Avinor mener at kravet om journalføring av type tilsettingsstoffer i flyavisingskjemikalier dermed er oppfylt og ber om at Statsforvalteren presiserer dette i tillatelsen eller gir beskjed om kravet skal tolkes annerledes.

Vår vurdering av kommentaren

Hvordan kravet om journalføring av type tilsettingsstoffer skal dokumenteres er ikke noe Statsforvalteren godkjenner. Så lenge dokumentasjonen er tilstrekkelig og er tilgjengelig på forespørsel, er det opp til Avinor å velge i hvilken form dokumentasjonen finnes. Dette er et krav som andre lufthavner har, og vi mener derfor kravet ikke er urimelig.

Kommentar til punkt 3.4 i utkastet (oljeholdig overvann)

Avinor kommenterer at påslipp av oljeholdig vann til kommunalt nett reguleres av kommunen og ber om at punkt 3.4 tas ut av tillatelsen.

Vår vurdering av kommentaren

Statsforvalteren var i kontakt med Miljødirektoratet etter at vi hadde sendt utkast til Avinor. Etter avklaring med direktoratet har vi fjernet punkt 3.4 i endelig tillatelse, jf. også vår e-post av 15.10.2026 der vi orienterte om at vi skulle fjerne det aktuelle punktet.

Kommentar til punkt 8.13 i utkastet (kvalitetssikring av målinger for utslippskontroll)

Avinor skriver at det ikke er infrastruktur på lufthavnen for kontinuerlig måling av vannføring og konsentrasjoner ved utslippspunktene fra overvannssystemene, og det er etablert volumstrømsmåling for vann som slippes på kommunalt nett. Å kunne måle volumstrømmer på de utslippene som ikke går til kommunalt nett, vil innebære store investeringer, og Avinor ber om at Statsforvalteren begrunner nærmere behovet og forholdsmessighet dersom kravet om volumstrømsmåling opprettholdes.

Vår vurdering av kommentaren

Kravet om kvalitetssikring av målinger for utslippskontroll er et standardkrav. Vi forstår imidlertid utfordringer for Avinor i det aktuelle tilfellet slik kravet er formulert og har valgt å presisere ordlyden noe.

Kommentar til punkt 9.2 i utkastet (overvåking etter vannforskriften)

Avinor ber om at kravet om overvåking etter vannforskriften revurderes. De ønsker at både intervallet på overvåkingen (hvert fjerde år) og omfanget av overvåkingen revurderes og viser bl.a. til at den siste undersøkelsen viser at resipientene ikke er negativt påvirket av utslipp av

avisingskjemikalier. Videre ønsker Avinor at Statsforvalteren vurderer om det kan aktuelt med en samordnet overvåking med andre virksomheter.

Vår vurdering av kommentaren
Intervallet for overvåking ble fastsatt i vedtak av 16.12.2021, og i brev av 05.01.2022 skrev Avinor at de ikke hadde noen kommentarer til fastsatt intervall. Til nå er det gjennomført to runder med overvåkingen. Vi vurderer at det er nødvendig å fortsette med å overvåke resipientene med samme intervall for å se på ev. endringer i tilstanden over tid, men hyppigheten for overvåkingen kan vurderes på nytt etter neste overvåking. Når det gjelder omfanget av overvåkingen, ble det i rapporten etter overvåkingen i 2024, jf. punkt 4.3 ovenfor, foreslått enkelte endringer. Dersom Avinor mener at det er nødvendig å endre omfanget av overvåkingen, er det mulig å foreslå endringer i utkast til revidert overvåkingsprogram som skal sendes innen 01.09.2027. Vi presiserer at ev. endringer skal begrunnes.

Det er ellers ikke noe i veien med å ha en felles overvåking av resipienter med andre bedrifter. I slike tilfeller er det imidlertid en forutsetning at det er utslipp av samme stoffer/samme påvirkning på samme resipienter. Vi er ikke kjent med at det er andre bedrifter med utslipp til de aktuelle resipientene, og vi mener på bakgrunn av dette at det er lite relevant med samordnet overvåking i det konkrete tilfellet.

6 Klagerett

Avinor og andre med rettslig klageinteresse kan klage på vedtaket, inkludert gebyrsatsen. En eventuell klage bør inneholde en begrunnelse og hvilke endringer som ønskes. I tillegg skal andre opplysninger som kan ha betydning for saken, komme fram.

Klagefristen er tre uker fra dette brevet ble mottatt. En eventuell klage skal sendes til Statsforvalteren.

Vi kunngjør vedtaket på våre hjemmesider.

Med hilsen

Gunnar Ogwyn Lindaas (e.f.)
miljøverndirektør
Seksjon forurensning

Veronica Skjævestad
seksjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:
1 Tillatelse med vilkår - Kjevik lufthavn

Kopi til:

Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Kristiansand kommune	Postboks 4	4685	NODELAND

FORUM FOR NATUR OG FRILUFTSLIV AGDER	c/o DNT Sør Gyldenløves gate 2	4611	KRISTIANSAND S
LUFTFARTSTILSYNET	Postboks 243	8001	BODØ
AVIATION FUELLING SERVICES NORWAY AS	Kristian Augusts gate 13	0164	OSLO
KJEVIK FLYKLUBB	c/o Lars Eirik Vik Dvergsneskollen 23	4639	KRISTIANSAND S
KJEVIK GA HANGAR AS	c/o Anders Nilsson Revesandveien 293	4818	FÆRVIK
FORSVARSBYGG	Postboks 405 Sentrum	0103	OSLO

Tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven – Kristiansand lufthavn

Tillatelsen er gitt i medhold av lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13. mars 1981 nr. 6 § 11, jf. § 16, og endret i medhold av § 18 tredje ledd. Tillatelsen med senere endringer er gitt på grunnlag av opplysninger fremkommet i søknad og under saksbehandlingen. Denne tillatelsen er ajourført per 29.10.2026 og erstatter tidligere tillatelse.

Hvis den driftsansvarlige[1] ønsker å foreta endringer i driften, råvarer eller innsatsstoffer som kan ha betydning for forurensningen fra virksomheten, og som ikke er i samsvar med det som ble lagt til grunn da tillatelsen ble gitt eller sist endret, må den driftsansvarlige i god tid på forhånd søke om endring av tillatelsen.

Dersom hele eller vesentlige deler av tillatelsen ikke er tatt i bruk innen fire år etter at tillatelsen er trådt i kraft, skal den driftsansvarlige sende en redegjørelse for virksomhetens omfang slik at forurensningsmyndigheten kan vurdere eventuelle endringer i tillatelsen.

Nøkkeldata

Driftsansvarlig	Avinor AS avd Kristiansand lufthavn
Postadresse	Postboks 150 2061 Gardermoen
Org. nummer	974719924
Næringskode og bransje	52.230 Andre tjenester tilknyttet lufttransport
Type virksomhet	Flyplass
Beliggenhet/gateadresse	Kjevikveien 211, gnr./bnr. 115/2 mfl.
Kommune og fylke	Kristiansand kommune, Agder fylke
Lokalisering av virksomheten	UTM sone 32, øst: 445982, nord: 6451701

Forurensningsmyndighetens referanser

Tillatelsesnummer: 2026.0742.T		Anleggsnummer: 4204.0091.01
Tillatelse første gang gitt: 22.12.2011	Tillatelse sist revidert i medhold av forurensningsloven § 18 tredje ledd: 29.10.2026	Tillatelse sist endret: 29.10.2026
Gunnar Ogwyn Lindaas miljøverndirektør		Ludmila Pechinkina seniorrådgiver

[1] I dette dokumentet menes:
virksomhet: den forurensende aktiviteten på en bestemt lokalitet
driftsansvarlig: den fysiske eller juridiske person som driver eller kontrollerer driften av virksomheten

Endringslogg

Endringsnummer	Endringer av	Punkt og beskrivelse av endring
1	14.05.2018	Punkt 4.1 Beregning av luftutslipp i form av VOC er fjernet.
2	03.07.2019	Punkt 12 Overvåking av resipient er endret til å omfatte overvåking etter kravene i vannforskriften.
3	29.10.2026	Tillatelsen er totalrevidert og gitt nytt nummer.

1 Tillatelsens ramme

Tillatelsen gjelder forurensning fra bruk av fly- og baneavisingskjemikalier. Tillatelsen gjelder også forurensning fra bruk av preventiv avising på flyoppstillingsplass i tilfeller der det er strengt nødvendig.

For forbruk av flyavisingskjemikalier gjelder mengdebegrensning tilsvarende 120 000 liter 100 % glykol per år. For forbruk av baneavisingskjemikalier gjelder mengdebegrensning tilsvarende 25 tonn målt som KOF per år.

2 Generelle vilkår

2.1 Utslippsbegrensninger

De utslippskomponenter fra virksomheten som er antatt å ha miljømessig betydning, er uttrykkelig regulert gjennom spesifikke vilkår i denne tillatelsen. Utslipp som ikke er uttrykkelig regulert på denne måten, er også omfattet av tillatelsen så langt opplysninger om slike utslipp er fremkommet i forbindelse med saksbehandlingen eller må anses å ha vært kjent på annen måte da vedtaket ble truffet.

2.2 Plikt til å overholde grenseverdier

Alle grenseverdier skal overholdes innenfor de fastsatte midlingstider. Variasjoner i utslippene innenfor de fastsatte midlingstidene skal ikke avvike fra hva som er vanlig for den aktuelle type virksomhet i en slik grad at det kan føre til økt skade eller ulempe for miljøet.

2.3 Plikt til å redusere forurensning

Den driftsansvarlige skal redusere utslippene fra virksomheten så langt dette er mulig uten urimelige kostnader. Plikten omfatter også å redusere utslipp av komponenter det ikke uttrykkelig er satt grenser for i tillatelsen etter forurensningsloven.

Ved reduksjon av produksjonsnivået i produksjonsprosesser der utslippene er proporsjonale med produksjonsmengde, skal reduksjonen som et minimum medføre en tilsvarende reduksjon i utslippene.

2.4 Utskifting av utstyr

Ved utskifting av utstyr skal det nye utstyret være i samsvar med beste tilgjengelige teknikker med sikte på å motvirke forurensning og annen negativ innvirkning på miljøet.

2.5 Plikt til forebyggende vedlikehold

Den driftsansvarlige skal sørge for forebyggende vedlikehold av utstyr som kan ha utslippsmessig betydning. Den driftsansvarlige skal sørge for system og rutiner for vedlikehold, og dette skal kunne dokumenteres.

3 Utslipp til vann og grunn

3.1 Flyavising

Utslipp av flyavisingskjemikalier er tillatt basert på årlig forbruk, jf. punkt 1.

Eventuelle tilsetningsstoffer i flyavisingskjemikalier skal ha PEC/PNEC-verdi[2] i resipient < 1. Dette gjelder akkumulert effekt.

[2] PEC/PNEC: Predicted Effect Concentration/Predicted No Effect Concentration.

3.2 Baneavising
Utslipp av baneavisingskjemikalier er tillatt basert på årlig forbruk, jf. punkt 1.

Baneavisingskjemikalier skal ikke inneholde giftige tilsetningsstoffer.

3.3 Journalføring
Det skal føres journal over type og mengde brukte fly- og baneavisingskjemikalier. For flyavisingskjemikalier skal det også føres journal over type tilsettingsstoffer.

Journalen skal være tilgjengelig ved kontroll eller på forespørsel fra Statsforvalteren.

3.4 Utslippsreduserende tiltak og utslippspunkt
Den driftsansvarlige skal vurdere oksygenforbruk ved nedbryting ved valg av avisingskjemikalier. Dersom nye kjemikalier blir valgt, skal ikke disse føre til større oksygenforbruk enn dagens kjemikalier.

Flyavising skal utføres på flyavisingsplattform med oppsamling av avrenning. Ved påføring av flyavisingskjemikalier skal den driftsansvarlige benytte den metoden og det utstyret som gir minst forbruk. Avisingsplattformen skal være utformet slik at det er mulig å samle opp flyavisingskjemikalier. Oppsamlet glykolholdig vann skal føres til Odderøya avløpsrenseanlegg i henhold til kravene som Kristiansand kommune ev. stiller for påslippet.

Snø på rullebaner, taksebaner og flyoppstillingsplasser skal i størst mulig grad fjernes ved brøyting, skraping og feiing/børsting før avisingskjemikaler blir benyttet. Forurenset og ren snø skal så langt som mulig holdes adskilt. Snø som inneholder flyavisingskjemikalier, skal plasseres i eget snødeponi, og oppsamlet overvann skal føres til Odderøya avløpsrenseanlegg i henhold til kravene som Kristiansand kommune ev. stiller for påslippet.

Det er tillatt å lede annet oppsamlet overvann fra rullebanen til vannforekomsten Topdalselva og overvann fra flyoppstillingsplass og taksebaner til vannforekomsten Topdalsfjorden-indre. Utslippet skal foregå på en slik måte at innblanding i vannmassene er tilstrekkelig til å hindre skadelige miljøeffekter av utslippene.

Diffus spredning av glykolholdig vann som drypper av fly ved avgang vil bli spredt langs banesystemet sammen med baneavisingskjemikalier. Den driftsansvarlige skal legge til rette for naturlig nedbryting i grunnen.

Avrenning av overflatevann fra virksomhetens utearealer skal håndteres slik at det ikke kan føre til skade eller ulempe for miljøet.

4 Forurensnings av grunn, grunnvann og sedimenter
Den driftsansvarlige skal holde løpende oversikt over eventuell eksisterende forurenset grunn på virksomhetens område og forurensede sedimenter utenfor virksomhetens område, herunder faren for spredning. Den driftsansvarlige skal vurdere behovet for undersøkelser og tiltak.

5 Kjemikalier

Den driftsansvarlige skal etablere et system for å vurdere substitusjon av kjemikalier som brukes i virksomheten. Systemet skal dokumentere de vurderinger som er gjort for å oppfylle substitusjonsplikten.

6 Energi

6.1 Energiledelse

Den driftsansvarlige skal ha et system for energiledelse for kontinuerlig, systematisk og målrettet vurdering av tiltak som kan iverksettes for å oppnå en mest mulig energieffektiv produksjon og drift. Systemet for energiledelse skal inngå i virksomhetens internkontroll[3], og følge prinsippene og metodene angitt i norsk standard for energiledelse.

6.2 Utnyttelse av overskuddsenergi

Den driftsansvarlige skal i størst mulig grad sørge for å utnytte ev. overskuddsenergi fra eksisterende og nye anlegg internt. Den driftsansvarlige skal gjennom tiltak på eget område legge til rette for at overskuddsenergi skal kunne utnyttes eksternt med mindre det kan godtgjøres at dette ikke er teknisk mulig eller medfører uforholdsmessige store omkostninger.

6.3 Spesifikt energiforbruk

Spesifikt energiforbruk skal beregnes og rapporteres årlig, jf. punkt 8.4.

7 Avfall

7.1 Generelle krav

Avfallsforebygging og avfallshåndtering

Den driftsansvarlige skal sørge for følgende prioriteringsrekkefølge for virksomhetens avfallsforebygging og avfallshåndtering:

a) forebygging
b) forberedelse til ombruk
c) materialgjenvinning
d) annen gjenvinning, deriblant energiutnytting
e) sluttbehandling

Den driftsansvarlige kan fravike prioritetsrekkefølgen i første ledd dersom det er berettiget ut fra en avveining av miljøhensyn, ressurshensyn, hensyn til menneskers helse, teknisk gjennomførbarhet og økonomiske forhold.

Den driftsansvarlige skal dokumentere hvilke vurderinger og tiltak som er gjennomført for å overholde prioritetsrekkefølgen. Dokumentasjonen skal tas vare på i minst fem år og være tilgjengelig ved kontroll eller på forespørsel fra Statsforvalteren.

Gjenvinning av avfall hos annen aktør

Dersom avfall bringes til annen aktør for gjenvinning, skal den driftsansvarlige:

a) dokumentere hvem som mottar avfallet
b) dokumentere opplysninger fra mottakeren om hvordan avfallet skal gjenvinnes

[3] Jf. internkontrollforskriften.

c) opplyse mottakeren om innhold i avfallet

Dokumentasjonen skal tas vare på i minst fem år og være tilgjengelig ved kontroll eller på forespørsel fra Statsforvalteren.

7.2 Håndtering av avfall

All håndtering av avfall skal være basert på en risikovurdering, jf. punkt 10.1.

Ved lagring av avfall skal:

a) den driftsansvarlige ha kart hvor det fremgår hvor forskjellige typer avfall er lagret
b) avfallslager være sikret slik at uvedkommende ikke får adgang, og lagret avfall skal være merket slik at det fremgår hva som er lagret
c) avfall som ved samlagring eller sammenblanding kan gi fare for brann, eksplosjon eller dannelse av farlige stoffer, lagres med nødvendig avstand

Farlig avfall skal lagres innendørs og på fast, ugjennomtrengelig og tilstrekkelig slitesterkt dekke for de aktuelle materialer/avfallstyper med oppsamling av eventuell avrenning. Annen lagringsmåte kan benyttes dersom den ansvarlige for virksomheten kan dokumentere at den valgte lagringsmåten gir minst like lav risiko og like god miljøbeskyttelse. For anlegg for mottak og mellomlagring av farlig avfall gjelder kravene til lagring av farlig avfall i avfallsforskriften kapittel 11 vedlegg 4.

Farlig avfall skal før behandling ikke fortynnes med den virkning at det ikke lenger blir å regne som farlig avfall i henhold til avfallsforskriften § 11-2.

8 Utslippskontroll og rapportering til Statsforvalteren

8.1 Utslippskontroll

Den driftsansvarlige skal kontrollere og dokumentere utslippene til vann ved å gjennomføre målinger. Dette gjelder utslipp av:

a) fly- og baneavisingskjemikalier
b) komponenter som er regulert gjennom grenseverdier i tillatelsen under punkt 3.4
c) komponenter som er regulert gjennom grenseverdier fastsatt i forskrift
d) andre komponenter som kan ha miljømessig betydning

For utslipp av fly- og baneavisingskjemikalier skal den driftsansvarlige årlig foreta en vurdering av utslippsmengde og av om utslippet er miljømessig akseptabelt samt rapportere dette i henhold til punkt 8.4.

8.2 Kvalitetssikring av målinger for utslippskontroll

Den driftsansvarlige skal kvalitetssikre målinger, måleutstyr og metoder slik at de gir representative tall for virksomhetens faktiske utslipp. Målinger omfatter volumstrømsmåling[4], prøvetaking, analyse og beregning.

Følgende punkter skal oppfylles for å sikre forsvarlig kvalitetssikring av målinger for utslippskontroll:

a) Målingene skal utføres etter Norsk standard. Dersom norsk standard ikke finnes, kan internasjonal standard benyttes. Den ansvarlige for virksomheten kan benytte andre

[4] Kravet om volumstrømsmåling gjelder i den grad det er teknisk mulig.

metoder enn norsk eller internasjonal standard dersom særlige hensyn tilsier det. Den driftsansvarlige må i slike tilfeller dokumentere at særlige hensyn foreligger og at den valgte metoden gir representative tall for virksomhetens faktiske utslipp.

b) Dersom volumstrømsmåling, prøvetaking og analyse utføres av eksterne, skal det brukes akkrediterte laboratorier og tjenester såfremt slike akkrediterte tjenester finnes.
c) Dersom den driftsansvarlige selv analyserer parametere som er regulert med grenseverdier, skal den delta i sammenlignende laboratorieprøving og/eller jevnlig verifisere analyser med et eksternt, akkreditert laboratorium. Frekvensen skal begrunnes.
d) Den driftsansvarlige skal jevnlig vurdere om plassering av prøvetakingspunkter, valg av prøvetakingsmetoder og -frekvenser gir representative prøver.
e) Måleutstyret skal jevnlig kontrolleres og kalibreres.
f) Den driftsansvarlige skal vurdere usikkerheten ved alle trinnene i målingene og velge løsninger som reduserer den totale usikkerheten til et akseptabelt nivå.

8.3 Program for utslippskontroll

Den driftsansvarlige skal ha et program for utslippskontroll som redegjør for utslippskontrollen og kvalitetssikringen i punkt 8.1 og 8.2. Programmet skal holdes oppdatert og inngå i virksomhetenes internkontroll[5].

8.4 Rapportering til Statsforvalteren

Den driftsansvarlige skal hvert år innen 1. mars rapportere til forurensningsmyndigheten. Rapporteringen omfatter all forurensning, avfall, energi og andre miljømessige forhold ved virksomheten.

9 Miljøovervåking

9.1 Overvåking av resipienter

Den driftsansvarlige skal sørge for overvåking av mulige miljøeffekter av virksomheten i henhold til et overvåkingsprogram. Dette gjelder så vel mulige effekter på luft, grunn, vann og sedimenter i den grad dette er aktuelt.

9.2 Overvåking etter vannforskriften

Den driftsansvarlige skal overvåke og redegjøre for hvordan utslipp fra virksomheten påvirker tilstanden i vannforekomstene Topdalselva, Ålefjærfjorden og Topdalsfjorden-indre. Den skal også vise påvirkning fra virksomhetens tidligere utslipp. Overvåkingen skal gjennomføres i tråd med bestemmelsene i vannforskriften for tiltaksorientert overvåking.

Den driftsansvarlige gjennomførte første runden av overvåking av vannforekomstene i 2020. Overvåkingen skal gjennomføres med et intervall på fire år. Dersom virksomhetens utslipp eller tilstanden i vannforekomstene endres, kan det bli aktuelt å endre frekvensen for overvåking.

Overvåkingen skal gjennomføres av uavhengig fagekspertise i henhold til overvåkingsprogram. Der det er hensiktsmessig kan selve prøvetakingen gjennomføres av den driftsansvarlige selv i samråd med fagekspertise. Overvåkingsprogrammet skal vise og begrunne hvilke elementer som vil bli

[5] Jf. internkontrollforskriften.

undersøkt. Plasseringen av prøvetakingspunkter og prøvetakingsfrekvens, samt hvordan og i hvilke medier (biota, sediment etc.) undersøkelsen vil bli gjennomført, skal også framgå av programmet. Utkast til revidert overvåkingsprogram for neste overvåkingsrunde og begrunnelse for foreslåtte endringer skal sendes Statsforvalteren **innen 01. september 2027**. Ved behov for fremtidige endringer av overvåkingsprogrammet, skal utkast til endringer med begrunnelse sendes Statsforvalteren senest 1. september året før undersøkelsene skal gjennomføres.

Resultatene fra undersøkelsen skal sendes Statsforvalteren innen 1. mars året etter at undersøkelsen er gjennomført. Resultatene skal foreligge i form av en rapport som bl.a. redegjør for hvorvidt det er sannsynlig at den driftsansvarlige påvirker vannforekomstene.

Overvåkingsdata skal registreres i databasen Vannmiljø innen 1. mars året etter at undersøkelsen er gjennomført. Data rapporteres på Vannmiljøs importformat. Importmal og oversikt over hvilken informasjon som skal registreres i henhold til Vannmiljøs kodeverk, finnes på Miljødirektoratets nettside om vannmiljøkoder.

10 Miljørisikoanalyse og beredskap mot akutt forurensning

10.1 Miljørisikoanalyse

Den driftsansvarlige skal til enhver tid ha oversikt over alle forhold ved virksomheten som kan medføre forurensning og kunne redegjøre for risikoforhold. Den driftsansvarlige skal gjennomføre en miljørisikoanalyse av sin virksomhet og vurdere resultatene opp mot akseptabel miljørisiko. Denne risikoanalysen skal ta hensyn til ekstremvær, flom og klimaendringer.

Den driftsansvarlige skal sørge for kartlegging av potensielle hendelser som kan føre til akutt forurensning av vann, grunn og luft.

10.2 Risikoreduserende tiltak

Med grunnlag i miljørisikoanalysen, jf. punkt 10.1, skal den driftsansvarlige, så langt det er mulig uten urimelige kostnader, iverksette risikoreduserende tiltak for å redusere miljørisikoen til et akseptabelt nivå. Med risikoreduserende tiltak menes både sannsynlighetsreduserende og konsekvensreduserende tiltak.

10.3 Beredskap mot akutt forurensning

Dersom iverksatte risikoreduserende tiltak etter punkt 10.2 ikke har redusert risikoen for akutt forurensning[6] til et akseptabelt nivå, skal virksomheten etablere beredskap, med tilhørende beredskapsplan, med utgangspunkt i virksomhetens miljørisikoanalyse.

Beredskapsplanen skal beskrive beredskapens organisering og utstyr, og angi responstid og innsatsplaner.

Beredskapen skal være tilpasset den restrisikoen som gjenstår etter at risikoreduserende tiltak er gjennomført[7].

Den driftsansvarlige skal etablere en beredskapsorganisasjon med nødvendig personell og utstyr. Kompetanse, opplæring og organisering skal være dimensjonert for restrisikoen.
Beredskapen skal øves minst en gang per år.

[6] Jf. forurensningsloven § 38.
[7] Jf. forurensningsloven § 40.

11 Eierskifte, omdanning mv.

Den driftsansvarlige skal sende melding til forurensningsmyndigheten så snart som mulig og senest én måned etter at aksjene eller andelene i den driftsansvarlige overdras til ny eier eller den driftsansvarlige får ny eier med bestemmende innflytelse.

Dersom den driftsansvarlige skal fusjonere, fisjonere, på annen måte omdannes eller driftsansvaret skal overføres til en ny driftsansvarlig, gjelder følgende:

a) Den driftsansvarlige for virksomhet som ikke har krav til finansiell sikkerhet i sin tillatelse eller i forskrift, skal sende melding til forurensningsmyndigheten så snart som mulig og senest én måned etter gjennomføring.
b) Den driftsansvarlige for virksomhet som har krav til finansiell sikkerhet i sin tillatelse eller i forskrift, skal sende melding til forurensningsmyndigheten i god tid før planlagt gjennomføring. Ny driftsansvarlig kan ikke drive i henhold til tillatelsen før forurensningsmyndigheten har mottatt og godkjent ny tilfredsstillende finansiell sikkerhet fra den nye driftsansvarlige. Tidligere driftsansvarlig er ansvarlig etter tillatelsen frem til slik godkjenning er gitt.

12 Nedleggelse og driftsstans

Ved nedleggelse eller driftsstans skal den driftsansvarlige sørge for at råvarer, hjelpestoff, halvfabrikat eller ferdig vare, produksjonsutstyr, biprodukter og avfall tas hånd om på forsvarlig måte. Den driftsansvarlige skal rapportere om iverksatte tiltak til forurensningsmyndigheten innen tre måneder etter nedleggelse eller stans. Rapporteringen skal også omfatte dokumentasjon av disponeringen av kjemikalierester og ubrukte kjemikalier og navn på eventuell kjøper.

Ved nedleggelse av en virksomhet skal den driftsansvarlige sørge for at driftsstedet settes i miljømessig tilfredsstillende stand.

Den driftsansvarlige skal også for nedleggelsesåret rapportere i henhold til punkt 8.4.