



## DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kystverket hovedkontoret  
Postboks 1502  
6025 ÅLESUND

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2782-1

. 22. desember 2020

### **Statsbudsjettet 2021 – Tildelingsbrev til Kystverket**

#### **1. Innledning**

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2020–2021) for Samferdselsdepartementet, Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020–2021) som ble behandlet av Stortinget 18. desember 2020. I dette tildelingsbrevet meddeles Stortingets budsjettvedtak og Samferdselsdepartementets styringssignaler for Kystverket i 2021.

Styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og Kystverket er forankret i Prop. 1 S og Stortingets behandling av denne, instruksene til Kystverket samt reglement for og bestemmelser om økonomistyring i staten.

#### **2. Mål – overordnet mål og hovedmål**

Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Målet for statlig beredskap mot akutt forurensning er å hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium. Kystverket skal bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem, og bidra med sine erfaringer og kompetanse overfor andre deler av transportsystemet der det er relevant.

Kystverkets drift og utvikling av statlig maritim infrastruktur og -tjenester og den statlige beredskapen mot akutt forurensning samt øvrig forvaltning, myndighetsutøvelse og tjenesteyting skal bygge opp om disse målene. Ivaretagelse av samfunnssikkerhet og beredskap, klimatilpasning og klima- og miljøhensyn skal være en integrert del av virksomheten.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Kyst- og  
miljøavdelingen

Saksbehandler  
Petter Nedrås  
Falkung  
22 24 64 25

Kystverkets nye organisering trer i kraft fra 1. januar 2021. Kystverket må i 2021 implementere den nye organisasjonen og legge til rette for at effektiviseringsgevinstene kan realiseres som planlagt.

Kystverket skal forvalte tildelte ressurser effektivt og målrettet og skal bidra til å realisere mer infrastruktur og transport for pengene. Det skal være samsvar mellom bevilgninger og resultatoppgjøret i budsjettåret.

Nasjonal transportplan 2022-2033 blir lagt fram våren 2021. Her vil det være en ny målstruktur som vil ligge til grunn for etatens virksomhet:

*Overordnet mål: Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*

*Hovedmål 1: Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet*

*Hovedmål 2: Mer for pengene*

*Hovedmål 3: Effektiv bruk av ny teknologi*

*Hovedmål 4: Nullvisjon for drepte og hardt skadde*

*Hovedmål 5: Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*

Departementet vil komme nærmere tilbake til operasjonaliseringen av disse målene i tildelingsbrevet for 2022. Kystverket skal imidlertid også i 2021 bruke disse målsetningene som en rettesnor for sin virksomhet.

### **3. Mål, styringsparametere og prioriteringer i 2021**

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Kystverkets prioriteringer i 2021 bygger opp om hovedmålene og følger opp de føringer som ligger i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, Prop. 1 S (2020–2021), Stortingets behandling av disse og dette tildelingsbrevet. I det følgende omtales hovedmålene for Kystverket og prioriteringer for 2021.

#### **3.1 Hovedmål 1:**

<b>Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet</b>	
<b>Etappemål</b>	<b>Indikator</b>
Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pålitelighet for containerskip i faste ruter</li><li>• Ventetid på los</li></ul>
Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Endring av seilingstid som følge av farledstiltak</li></ul>
Transportkostnader for godstrafikk skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn skal utnyttes og mer gods overføres fra vei til sjø og bane	<ul style="list-style-type: none"><li>• Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring</li><li>• Utvikling i utvalgte konkurranseflater sjø-vei: import på containere vs. lastebil</li></ul>

Kystverket må legge vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene som skal realiseres, og disse må optimaliseres med hensyn til reduserte kostnader og økt nytte.

### Prioriteringer i 2021 knyttet til hovedmål 1

#### *Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløsninger*

Kystverkets arbeid med å utvikle og ta i bruk ny teknologi skal bidra til å effektivisere etaten, bidra til bedre tjenester til brukerne, ivareta sjøsikkerheten og fremkommeligheten for all trafikk i farvannene, og ta hensyn til beredskapen mot akutt forurensning. Arbeidet skal også bidra til å nå regjeringens ambisjon om å overføre 30 pst. av alle lange veitransporter til sjø eller jernbane innen 2030.

Kystverket skal bistå departementet i regelverksarbeid for å tilrettelegge for teknologiutvikling i sjøtransportsektoren. Etaten skal innhente kunnskaps- og beslutningsgrunnlag gjennom deltagelse i, og bidrag til, FoU-prosjekter.

Departementet tar sikte på å delegere myndighet til å gi tillatelse til autonom kystseilas etter havne- og farvannsloven § 25 til Kystverket. Kystverket må fra og med 2021 påregne å skulle behandle slike søknader. Dette innebærer bl.a. å stille særskilte vilkår i eventuelle tillatelser for å forebygge hendelser med autonom kystseilas, som vil kunne sett liv, helse og miljø i fare. Kystverket må i 2021 sette av tilstrekkelige ressurser til behandlingen av søknader om tillatelse til autonom kystseilas.

#### *Effektiv og miljøvennlig sjøtransport*

I arbeidet med å legge til rette for konkurransedyktig, effektiv og miljøvennlig sjøtransport skal Kystverket bl.a. forvalte tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlige havner, tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø og tilskuddsordningen for havnesamarbeid i henhold til retningslinjene for den enkelte ordningen.

Bevilgningen til tilskuddsordningen for havnesamarbeid på kap. 1360, post 71 fra 11,2 mill. kr er redusert til 1,2 mill. kr i 2021, jf. pkt. 6.4 om merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen. På bakgrunn av denne endringen ber vi om Kystverkets vurdering av om tilskuddsordningen kan og bør videreføres i 2021. Departementet kommer tilbake til saken i egen prosess.

Kystverket har et overordnet ansvar for opprettholdelse og videreutvikling av en anløpsstruktur som sikrer næringslivet et effektivt, sikkert og miljøvennlig sjøtransporttilbud over hele landet. I forlengelsen av dette er det viktig å få tydeliggjort innholdet i statens myndighets- og forvaltningsansvar for havnene. Kystverket skal videre inneha nødvendig informasjon om godsstrømmer og godsslag i havnene, og samtidig videreutvikle og formidle relevant og etterspurt kunnskap til andre statlige etater, organisasjoner og enkelthavner.

### *Utbedringer i farvannet*

Kystverket skal komme tidlig inn å delta i lokale og regionale planprosesser for å bidra til gode løsninger for sjøtransporten.

Havne- og farvannsloven gir staten ansvaret for utbedringer i farvannet. Ansvaret gjelder utbedringer i farvannet som gjøres av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet for den alminnelige ferdselen, og gjelder også for farvannet ved havner, også havner som har fiskerihavneanlegg.

Innenfor bevilgningen på kap. 1360, post 30 Nyanlegg og større vedlikehold settes det 75 mill. kr til oppstart av prosjektet Stad skipstunnel. Departementet vil komme tilbake til den videre oppfølgingen av dette prosjektet i en egen prosess.

Videre settes det av 28 mill. kr til innseiling/reparasjon av Breiland molo i Moskenes.

Vi viser også til pkt. 6.4 om merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen for Stad skipstunnel og Breiland molo.

### *Fiskerihavneanlegg*

Samferdselsdepartementet er overordnet havnemyndighet, også for havner med fiskerihavneanlegg. Dette medfører et oppfølgingsansvar i tilknytning til de årlige budsjettprosesser og fordelingen av midler til fiskerihavner over rammetilskuddet til fylkeskommunene, selv om dette ligger på Kommunal- og moderniseringsdepartementets budsjettområde. Kystverket må sette av ressurser til å bistå departementet i dette arbeidet.

Som en del av regionreformen skal statens eierskap og forvaltningsansvar for fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene. I arbeidet med å identifisere og realisere farvannsprosjekter i tilknytning til havner med fiskerihavneanlegg må Kystverket samarbeide med lokale og regionale myndigheter, der dette har betydning for måloppnåelse og vesentlige nyttevirkninger av prosjektet.

Overføringen av statlige fiskerihavner skal skje gjennom avtaler med fylkene. Kystverket skal i 2021:

- sette av tilstrekkelig ressurser til å avslutte prosessene med overføring
- videreføre arbeidet med å få tinglyst overføringene av Kystverkets rettigheter i fiskerihavneanlegg til fylkene, herunder eventuelle oppmålinger som følge av dette
- videreføre arbeidet med å avhende fiskerihavneanlegg som fortsatt er i statlig eie og hvor det ikke foreligger en avtale om overføring av eierskap til fylkeskommunen. I tråd med avhendingsinstruksen er prioritert rekkefølge statlige institusjoner, kommunale institusjoner, allmenntilgunnede foreninger og private aktører.
- ivareta vedlikeholdsansvaret for anlegg som fortsatt er i statlig eie.

### *Forskuttering av midler til fiskerihavner og farleder*

Det er inngått avtaler om forskuttering av midler fra kommunalt nivå til fem fiskerihavneprosjekter og ett farledsprosjekt. Kystverket har ansvar for den administrative oppfølgingen av de inngåtte forskutteringsavtalene med kommunene.

#### *Short Sea Promotion Centre*

For 2021 skal Kystverket sette av 500 000 kr til Short Sea Promotion Centre Norway (SPC-N). Kystverket skal delta i styringsmøter med SPC-N og ellers bruke senteret i arbeidet med å fremme sjøtransporten.

### **3.2 Hovedmål 2:**

<b>Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen</b>	
<b>Etappemål</b>	<b>Indikator</b>
Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransport	<ul style="list-style-type: none"><li>• Antall drepte og skadde og antall alvorlige grunnstøtinger og kollisjoner i sjøtransporten</li><li>• Oppetid på maritim infrastruktur og -tjenester</li></ul>
Unngå ulykker med akutt forurensning	<ul style="list-style-type: none"><li>• Antall ulykker med akutt forurensning i sjøtransporten</li></ul>

Med nullvisjonen som utgangspunkt skal Kystverkets sjøsikkerhetsarbeid innrettes slik at det særlig bidrar til å forebygge ulykker med stor risiko for tap av liv eller personskade og hendelser med stor risiko for miljøskade.

#### Prioriteringer i 2021 knyttet til hovedmål 2

##### *Drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastruktur*

Departementet ber Kystverket fortsette arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen. Drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretninger og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen prioriteres med utgangspunkt i risikovurderinger og effektiv gjennomføring, jf. også Nasjonal transportplan 2018–2029. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet for fredede fyrbygninger videreføres.

##### *Oppfølging av Statens havarikommisjons undersøkelse av kollisjonen mellom KNM "Helge Ingstad" og "Sola TS"*

Kystverket skal videreføre arbeidet med oppfølging av sikkerhetstilrådingene SJØ nr. 2019/18T og SJØ nr. 2019/19T, samt øvrige funn i Statens havarikommisjons delrapport om ulykken frem til og med kollisjonen. Kystverket skal så snart det er grunnlag for det rapportere sin oppfølging og lukking av tilrådingene til departementet.

##### *Overvåkings- og rapporteringssystemer*

Kystverket skal sørge for at den maritime trafikkovervåkingen gir et tilfredsstillende situasjonsbilde av skipstrafikken langs norskekysten og i norske havområder.

Kystverket skal videreføre arbeidet med å brukerrete og effektivisere de digitale tjenestene for å sørge for bedre tjenester til brukerne og effektiv ressursbruk.

EU har vedtatt et nytt regelverk om europeisk maritimt single window (EMSW). Formålet med det nye regelverket er å redusere den administrative byrden for sjøtransporten. Regelverket pålegger bl.a. medlemslandene å ha et standardisert brukergrensesnitt i sine rapporteringssystemer, og å sikre at brukere slipper å rapportere samme informasjon mer enn en gang. Frist for gjennomføring i norsk rett er 15. august 2025. Kystverket skal i 2021 fortsette arbeidet med å kartlegge konsekvensene for SafeSeaNet Norway (SSN N) og delta i relevante fora i EU-systemet for å sikre at norske behov blir ivaretatt.

Innenfor BarentsWatch skal Kystverket prioritere drift og videre utvikling av eksisterende tjenester.

#### *Utvikling av intelligente transportsystemer for maritim sektor*

Kystverket skal bidra til utvikling av intelligente transportsystemer på områdene trafikkovervåking, autonome fartøy og transportløsninger, med sikte på å styrke sjøsikkerheten og bedre effektiviteten i sjøtransporten.

#### *Los og sjøtrafikksentraler*

Kystverket skal sikre at loser, sjøtrafikkledere og annet personell involvert i operativ virksomhet innen los- og sjøtrafikksentraltjenestene har god forståelse av sin egen og tjenestenes rolle i å styrke sikkerheten til sjøs, og at sjøsikkerhet tillegges avgjørende vekt i de operative risikovurderingene som gjøres.

Arbeidet med å utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet skal videreføres.

#### *Fartsforskrift*

Kystverket skal arbeide med å implementere ev. nytt regelverk om fartsgrenser til sjøs, og skal veilede kommunene i utformingen av lokale fartsforskrifter. Videre skal Kystverket arbeide for å gjøre både statlige og lokale fartsforskrifter tilgjengelig for brukerne, bl.a. ved å sørge for nødvendig støtte og veiledning til kommunene om den digitale kartløsningen som de lokale forskriftene blir lagt inn i.

### **3.3 Hovedmål 3:**

<b>Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser</b>	
<b>Etappemål</b>	<b>Indikator</b>
Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter

Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for NO<sub>2</sub></li> <li>• Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for PM<sub>10</sub></li> <li>• Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB</li> </ul>
Begrense tapet av naturmangfold	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet</li> </ul>

### Prioriteringer i 2021 knyttet til hovedmål 3

#### *Klimagassutslipp*

##### Kunnskap og analyse av klimatiltak i sektoren

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Kystverket skal bidra til arbeidet med å oppfylle Norges klimamål og forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet.

Kystverket må i 2021 påregne å bistå departementet med å levere vurderinger av barrierer for gjennomføring av tiltak for utslippsreduksjon innen ulike fartøygrupper. I lys av identifiserte barrierer skal Kystverket foreslå tiltak og virkemidler som kan føre til at regjeringens utslippsmål for innenriks sjøfart og fiske nås.

I dette arbeidet skal Kystverket samarbeide med berørte etater og virksomheter, slik at tiltak og virkemidler i ulike deler av sektoren sees i sammenheng. Som grunnlag for dette arbeidet skal Kystverket ha oppdatert kunnskap om kildene til Norges klimagassutslipp fra sjøfart, fiske og havn, om tiltak og virkemidler for å redusere klimagassutslippene, og om klimaeffekt og samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til tiltakene.

I forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2022 vil Samferdselsdepartementet sende ut en egen bestilling knyttet til klimalovrapportering.

##### Klimateknologi i transportsektoren

Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. For at Kystverket skal kunne vurdere tiltak og virkemidler av klimagassutslipp i et langsiktig perspektiv, skal Kystverket ha oversikt over utvikling og implementering av lav- og nullutslippsteknologi innen sjøfart, fiske og havn, og rapportere på dette i årsrapporten.

#### *Naturmangfold og vannkvalitet*

Ved fysiske inngrep i farvannet skal Kystverket ivareta naturmangfold og vannkvalitet, jf. Meld. St. 14 (2015–2016) Natur for livet, Norsk handlingsplan for naturmangfold. Vurderinger av tiltak for å redusere negativ påvirkning på naturmangfoldet og vannkvaliteten skal være basert på samfunnsøkonomiske kostnader og effekter av tiltakene.

I tillegg ber departementet Kystverket:

- delta i direktoratgruppen for vannforskriftsarbeidet. Arbeidet som følger av forskriften skal følges opp, gjennom regionale vannforvaltningsplanene.
- bidra til å redusere tilførsel av plastforurensning til vann og grunn i sektoren.

#### *Sedimenter*

Ved gjennomføring av utbedringer i farvannet for å øke fremkommeligheten og styrke sikkerheten for sjøtransporten skal Kystverket samarbeide med kommuner og statlig miljøforvaltning om en forsvarlig håndtering av forurensede sedimenter.

#### *Helhetlige forvaltningsplaner for norske havområder*

Kystverket skal bidra innenfor sitt ansvarsområde i Faglig forums arbeid med det faglige grunnlaget for revidering og oppdatering av forvaltningsplanene for norske havområder.

### **3.4 Hovedmål 4**

<b>Forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning</b>	
<b>Etappemål</b>	<b>Indikator</b>
Effektiv håndtering av akutte forurensningshendelser	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Årlig trening, kurs eller øvelse for 80 % av Kystverkets depotstyrker</li> <li>• Årlig trening for 80 % av fartøy som inngår i statlig forurensningsberedskap</li> <li>• 90 % av beredskapsressursene skal være operative og tilgjengelige</li> <li>• 98 % operativ tilgjengelighet på fartøyer i statlig slepeberedskap</li> </ul>
Forhindre og begrense miljøskadelige utslipp fra skipsvrak	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle skipsvrak som utgjør en høy risiko for miljøskade, skal ha overvåkingstiltak.</li> <li>• Ingen alvorlige miljøskadelige utslipp fra skipsvrak med overvåkingstiltak</li> </ul>

Vi viser også til det andre etappemålet under hovedmål 2.

For å forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning, skal Kystverket sørge for en effektiv håndtering av akutte forurensningshendelser. Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyser er viktige grunnlag i dette arbeidet.

Kystverket skal sørge for at statens beredskap mot akutt forurensning er tilpasset det til enhver tid gjeldende risikobildet.

Det skal etableres testfasiliteter for oljevern teknologi på Fiskebøl som en del av Senter for oljevern og marint miljø. Departementet vil i egen bestilling gi Kystverket og Senter for oljevern og marint miljø i oppdrag å igangsette et forprosjekt.



#### Prioriteringer i 2021 knyttet til hovedmål 4

Kystverket skal:

- følge opp bestilling fra departementet om testfasiliteter på Fiskebøl
- følge opp evalueringer etter siste års uønskede hendelser
- styrke kompetansen innen håndtering av akutt forurensning i islagte farvann.

#### *Miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved U-864*

Samferdselsdepartementet har oppnevnt et ekspertutvalg som skal vurdere den videre håndteringen av U-864. Vi ber Kystverket bistå utvalget med dokumentasjon og avklaringer i den grad utvalget etterspør dette. Utvalget skal levere sin rapport senest 1. november 2021. Departementet vil etter dette komme tilbake til den videre oppfølgingen.

#### *Nasjonal atomberedskapsøvelse*

Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet skal gjennomføre en nasjonal atomberedskapsøvelse høsten 2021. Kystverket må i 2021 sette av ressurser til å delta i øvelsen.

### **4. Andre føringer og krav**

#### **4.1 Kunnskapsgrunnlag**

Kystverket skal til enhver tid inneha relevant kunnskap om transportsektoren som gir grunnlag for gode beslutninger. Det innebærer bl.a. å ha god oversikt over relevant forskning og utredning, aktiv deltakelse i aktuelle samarbeidsprosjekter og utvikling av egne systemer og kunnskapsgrunnlag. Kystverket skal, i samarbeid med Statistisk sentralbyrå, videreutvikle arbeidet med transportstatistikk basert på innrapportering gjennom SSN, med sikte på ytterligere forenkling av innrapporteringen og forbedring av datakvaliteten.

#### **4.2 Nasjonal transportplan 2022–2033 og videre arbeid med gode beslutningsgrunnlag**

Samferdselsdepartementet vil arbeide med ferdigstilling/gjennomføring av Nasjonal transportplan 2022–2033 og med å sikre kunnskaps- og beslutningsgrunnlag for neste revisjon av Nasjonal transportplan. Etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan for 2022–2033 vil departementet komme tilbake til Kystverket med forventninger og føringer. For dette arbeidet har Samferdselsdepartementet behov for god tilgang til relevant forskning og utredning. Virksomhetene skal prioritere det kunnskapsarbeidet som er nødvendig for å videreutvikle beslutningsunderlagene. Aktuell videreutvikling er f.eks. å få bedre tverrsektorielle analyser for regioner eller korridorer, at alle relevante samfunnsøkonomiske virkninger tas med i analysene, at det kan gjøres samfunnsøkonomiske analyser på tvers av transportsektorene og at metode for systematisering av beslutningsrelevant informasjon som ikke er en del av de samfunnsøkonomiske analysene, videreutvikles. Departementet vil ha dialog med Kystverket om bestillinger innen etatens ansvarsområde

#### **4.3 Samfunnssikkerhet**

Kystverket skal i arbeidet med samfunnssikkerhet følge opp de mål, krav og prioriteringer som fremgår i den nylig reviderte "Strategi for samfunnssikkerhet i transportsektoren" av

2020. Kystverkets arbeid med samfunnssikkerhet skal være målbart, systematisk og sporbart, og inngå som en integrert del av etatens virksomhet.

Kystverket skal i 2021 revidere sin egen strategi for samfunnssikkerhetsarbeidet. Etatens strategi skal ta utgangspunkt i ovennevnte strategi for transportsektoren, men skal tilpasses virksomhetens ansvar, oppgaver og egenart.

Kystverket skal i 2021 rapportere til departementet på oppfølgingen av egen strategi. Rapporteringen skal få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteringer, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Rapportene skal være selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I selve tertialrapporten skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten. Kystverket skal i 2021 fortsette å delta på de halvårige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med overnevnte rapportering.

Kystverket skal i 2021 prioritere implementering av ny sikkerhetslov med forskrifter, herunder virksomhetssikkerhetsforskriften. Videre skal Kystverket følge opp ev. avvik og sårbarheter som er identifisert i tilsyn eller i den årlige undersøkelsen av sikkerhetstilstanden i 2020. Staten må også sette av ressurser til å følge opp nærmere bestillinger fra departementet om identifisering og skadevurdering av skjermingsverdige objekter og infrastruktur på egne ansvarsområder.

I 2021 skal Kystverket også være en bidragsyter i videreutviklingen av totalforsvaret, bl.a. bidra i prosesser knyttet til ansvarsavklaringer, regelverksutvikling og beredskapsplanlegging. Kystverket skal også delta i planlegging og tilrettelegging under øvelser, herunder Polaris Gram i 2021 og øvelse Cold Response 2022. Staten skal i 2021 videreføre arbeidet med oppbyggingen av et felles grunnlag for klimatilpasning i samarbeid med andre aktører i arealforvaltningen.

Kystverket må i 2021 påregne å bidra i oppfølging av arbeidet med ny strategi for maritim digital sikkerhet.

#### **4.4 EØS-arbeidet**

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk. Oppfølging av regjeringens strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer.

Samferdselsdepartementet ønsker å tidlig identifisere saker som er viktige for Norge, og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Departementet jobber også med å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. Videre er det viktig å gjennomføre EØS-regelverket riktig, og følge med på utviklingen i EU når det gjelder praktisering og avsagte dommer fra EU-domstolen. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Kystverket deltar i økende grad i regelverksprosessene i EU gjennom ekspertgrupper, komiteer og byråer. For å bidra til at vi

på samferdselsområdet samlet sett ivaretar norske interesser på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte, bes Kystverket følge opp krav og frister for EU/EØS-arbeidet i henhold til Utredningsinstruksen og Samferdselsdepartementets EØS-strategi. Dette innebærer bl.a. at dersom det er utvikling i saker med en politisk dimensjon skal departementet informeres, og få referat fra møtene. Der hvor Kystverket deltar i EUs regleverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

#### **4.5 Tilgjengeliggjøring av offentlige data**

Kystverket skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlig data og føringene om tilgjengeliggjøring av data i Nasjonal transportplan 2018–2029.

#### **4.6 Kystverkets rolle som tilsynsmyndighet**

Det tas sikte på at Kystverket vil få ytterligere tilsynsansvar etter havne- og farvannsloven i medhold av ny forskrift om tilsyn. Samferdselsdepartementet kommer tilbake til dette.

Kystverket skal utøve den videreførte tilsynsmyndigheten samt delegert tilsynsmyndighet etter forurensningsloven og svalbardmiljøloven basert på vurdering av risiko og vesentlighet.

### **5. Styring og kontroll i virksomheten**

#### **5.1 Risikovurderinger**

Kystverkets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet. Alle etatene underlagt Samferdselsdepartementet skal spille inn risikovurderinger med utgangspunkt i en felles mal. Den overordnede risikovurderingen skal legge hovedvekt på å identifisere risikoer innenfor mål og prioriteringer i tildelingsbrevet. I tillegg ber vi om en særskilt vurdering av følgende områder:

- gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk
- oppfølging av krav til effektiv ressursbruk.

Kystverket skal redegjøre for etatens risikovurdering i tråd med mal vedlagt dette tildelingsbrevet. Risikovurderingen vedlegges første og andre tertialrapport, i tillegg til en overordnet omtale i rapportene.

#### **5.2 Effektivisering**

I tillegg til de effektiviseringstiltakene som Kystverket gjennomfører, er alle statlige etater omfattet av reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Denne er videreført i statsbudsjettet for 2021, ved å redusere driftsutgiftene til alle statlige virksomheter med 0,6 pst. Grunnlaget for beregningen i 2021 er saldert budsjett 2020. For Kystverket er produktivetsgevinsten i 2021 satt til 11 214 000 kr på kap. 1360 post 01 og 211 000 kr på kap. 1360 post 21.

I årsrapporten skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Etaten skal rapportere på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet i tertialrapportene og årsrapporten.

### **5.3 Utvikling i antall ansatte**

Ett av målene i Granavolden-plattformen er at antall ansatte i sentralforvaltningen (departementer, direktorater mv.) skal være lavere i 2021 enn i 2017. For å nå dette målet er det viktig at Kystverket ikke legger opp til å øke antall ansatte. Unntaket er særskilte begrunnede økninger f.eks. i forbindelse med koronapandemien. Ev. økninger skal som hovedregel ikke være varige. Vi ber Kystverket rapportere om utviklingen i antall ansatte i første tertialrapport og i årsrapporten for 2021. I årsrapporten rapporteres det på antall ansatte pr. 31.12.20 og 31.12.21 og redegjøres for ev. endringer.

Antall ansatte er definert med antall arbeidsforhold (hoved- og biarbeidsforhold). Det vises i denne forbindelse til DFØ-notat 2020:1 Utviklingen i antall arbeidsforhold i stats- og sentralforvaltningen 2018-2019.

### **5.4 Oppfølging av Riksrevisjonens regnskap- og forvaltningsrevisjoner**

Kystverket må i 2021 følge opp funn i Riksrevisjonens rapport om revisjon av myndighetenes arbeid med å ivareta miljø og fiskeri ved petroleumsvirksomhet i nordområdene, jf. Dokument 3:9 (2018–2019) og Riksrevisjonens rapport om revisjon av etats- og virksomhetsstyringen av Kystverket, jf. Dokument 1(2018-2019).

### **5.5 Avgiftsfinansiering av offentlige tjenester**

Riksrevisjonen har gjennomført en undersøkelse av gebyrfinansiering av offentlige tjenester og om gebyrene er i samsvar med bestemmelsene i Finansdepartementets rundskriv R-112 Bestemmelser og statlig gebyr og avgiftsfinansiering. Det vises bl.a. til Dokument 1 (2019–2020). Ett av funnene i undersøkelsen er at beregningsgrunnlaget for gebyrer på noen områder ikke er i samsvar med kravene R-112.

Bl.a. for å følge opp denne undersøkelsen ber vi Kystverket foreta en gjennomgang av sine avgifter og undersøke om de er kostnadsriktige og om øvrige bestemmelser i rundskriv R-112 følges. Rapport om dette skal foreligge senest i forbindelse med innspill til rammefordelingsforslag til 2022-budsjettet. Dersom gjennomgangen viser at avgifter ikke er kostnadsriktige, må forslag om endringer innarbeides i innspillet til rammefordelingsforslag for 2022.

### **5.6 Lærlinger**

Regjeringen er opptatt av å øke antall lærlinger. Det er et krav om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst en lærling. Vi ber Kystverket i årsrapporten for 2021 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. For øvrig viser vi til vedlagte kopi av Samferdselsdepartementets brev av 3. november 2016.

### **5.7 Likestilling – styrking av aktivitets- og redegjørelsesplikten**

Likestillings- og diskrimineringsloven setter krav til at aktivitets- og redegjørelsesplikten for arbeidsgivere og offentlige myndigheter styrkes. Vi viser til brev fra Kulturdepartementet, oversendt i Samferdselsdepartementets brev av 21. oktober 2019.

### 5.8 Fellesføring om inkluderingsdugnaden

Fellesføringen for 2020 videreføres i 2021. Dette innebærer at Kystverket skal arbeide for å utvikle rutiner og arbeidsformer for å nå målene i regjeringens inkluderingsdugnad.

Kystverket skal i årsrapporten redegjøre for hvordan rekrutteringsarbeidet har vært innrettet for å nå målet om 5 pst., vurdere eget arbeid opp mot målene og omtale utfordringer og vellykkede tiltak. Har Kystverket foretatt nytilsetninger i faste eller midlertidige stillinger i 2021, skal det i årsrapporten oppgis antall med nedsatt funksjonsevne eller hull i CV-en, sammen med nyansettelser i faste og midlertidige stillinger totalt. Kystverket skal rapportere i tråd med veiledningen som fins på <https://arbeidsgiver.difi.no/strategisk-hr-og-ledelse/inkluderingsdugnaden/rapportering-pa-inkluderingsdugnaden-i-arsrapporten>

Det vises til Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-6/2019 av 18. desember 2019 med utdypende forklaringer på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan resultatene skal framstilles i årsrapporten

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/fellesforing-i-tildelingsbrev-for-2020/id2683383/>.

## 6. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 18. desember 2020 statsbudsjettet for 2021, jf. Prop. 1 S (2020–2021), Prop. 1 S Tillegg 1 (2020-2021) og Innst. 13 S (2020–2021). For bevilgningen på kap. 5577, post 74, viser vi til Innst. S 3 (2020–2021) som Stortinget behandlet 15. desember 2020.

### 6.1 Bevilgninger

For Kystverket ble disse bevilgningene vedtatt:

#### Kap. 1360 Kystverket

Post	Benevnelse	kr
01	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	1 880 891 000
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	31 065 000
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	383 600 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	193 788 000
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	34 300 000
71	Tilskudd til havnesamarbeid	1 200 000
72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	31 600 000
73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	52 900 000
74	Tilskudd til kystkultur	10 800 000
	Sum kap. 1360	2 620 144 000

#### Kap. 4360 Kystverket

Post	Benevnelse	Kr
------	------------	----

02	Andre inntekter	13 100 000
----	-----------------	------------

### Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

Post	Benevnelse	Kr
74	Sektoravgifter Kystverket	798 915 000

Midlene er bevilget på kapittel og post som vist i tabellen over. I tillegg er fordelingen mellom de ulike områdene skissert i Prop. 1 S (2020–2021).

Det er for 2021 satt av totalt 50,6 mill. kr på kap. 1360 til BarentsWatch, fordelt med 18,7 mill. kr over post 01 Driftsutgifter og 31,9 mill. kr over post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold. I 2021 er bevilgingen på post 34 overført til post 30.

### 6.2 Fullmakter vedtatt av Stortinget

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) og Innst. 13. S (2020–2021) bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

#### Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan:

1.

overskride bevilgingen på	mot tilsvarende merinntekt under
kap. 1360 postene 01 og 45	kap. 4360 post 02 og kap. 5577 post 74

Merinntekt som gir grunnlag for overskridelse skal også dekke merverdiavgift knyttet til overskridelsen, og berører derfor også kap. 1633, post 01 for de statlige forvaltningsorganene som inngår i nettoordningen for merverdiavgift.

Merinntekter og eventuelle mindreinntekter tas med i beregningen av overføring av ubrukt bevilgning til neste år.

2.

nytte 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av fiskerihavner under kap. 4360, post 02 til følgende formål under kap. 1360, post 30:

- a. dekning av salgskostninger forbundet med salget
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

#### Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitt bevilgning, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1360		Kystverket	
	72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø	90 mill. kroner

	73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	50 mill. kroner
--	----	--	-----------------

*Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning for prosjekter som ikke er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Beløp
1360		Kystverket	
	30	Investeringer	150 mill. kroner

Videre vedtok Stortinget bl.a. disse fullmaktene til Samferdselsdepartementet:

*Fullmakt til overskridelse*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kr per aksjon dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensing uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

*Salg og bortfeste av fast eiendom*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.

*Fullmakt til postering mot mellomværendet med statskassen*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2021 kan gi Kystverket fullmakt til å postere a konto innbetalinger som Kystverket mottar knyttet til oljevernaksjoner mv. mot mellomværende med statskassen. Når endelig oppgjør er avklart, gjøres mellomværende opp og inntektsføres på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse.

*Delegering mv.*

Med unntak av fullmakten for å overskride bevilgningen ved akutt forurensing og for salg og bortfeste av fast eiendom, delegeres fullmaktene over i sin helhet til Kystverket.

For fullmakten til salg og bortfeste av fast eiendom delegerer Samferdselsdepartementet til Kystverket fullmakt til å selge og bortfeste fast eiendom, inkl. ikke-næringsaktive fiskerihavner, inntil 3 mill. kr i hvert enkelt tilfelle. Salgsinntekter føres på kap. 4360, post 02.

Dersom det oppstår behov for å ta i bruk fullmakten til å overskride bevilgningen ved akutt forurensing, må Kystverket kontakte departementet umiddelbart.

**6.3 Fullmakter etter bevilgningsreglementet**

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 10. januar 2020 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Kystverket er disse fullmaktene relevante.

#### Fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over budsjettåret

Samferdselsdepartementet delegerer til Kystverket fullmakt til å inngå leieavtaler og avtaler om kjøp av tjenester ut over 2021. Leieavtalene og avtalene om kjøp av tjenester må gjelde kjøp til den ordinære driften av etaten, f.eks. leie av lokaler, kontorutstyr og kjøp av renholds- og vaktmestertjenester. Etaten må kunne dekke inn utgiftene i forbindelse med avtalene innenfor et uendret bevilgningsnivå på kap. 1360, post 01, i hele avtaleperioden. For alle avtaler ut over budsjettåret må Kystverket nøye vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den framtidige handlefriheten veie tungt. Dette gjelder særlig når avtalene går over flere år.

Dersom fullmakten ikke blir benyttet etter forutsetningene, kan Samferdselsdepartementet trekke den tilbake. I forklaringene til statsregnskapet for 2021 må Kystverket vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Ved inngåelse av nye avtaler må Kystverket nøye vurdere de budsjettmessige konsekvensene av avtalene. Dersom det ikke er budsjettmessig dekning for en avtale, må den legges fram for Samferdselsdepartementet før den blir inngått, slik at ev. behov for bevilgninger kan bli vurdert i de ordinære budsjettprosessene.

#### Fullmakt til å overskride bevilgninger mot tilsvarende innsparinger

Samferdselsdepartementet delegerer til Kystverket fullmakt til å omdisponere inntil fem pst. av bevilgningen på kap. 1360 Kystverket, post 01 Driftsutgifter til post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold. Omdisponeringen må ikke føre til økte utgifter ved at den binder opp framtidige drifts- og investeringsutgifter. Beløp som er omdisponert fra post 01, kan tas med ved beregningen av overførbart beløp under post 45.

### **6.4 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

Transport- og kommunikasjonskomiteen har Innst. 13 S (2020–2021) bl.a. følgende merknader som vi ber Kystverket merke seg:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket der det blir foreslått å bevilge 28 mill. kroner til innseiling og reparasjon av Breiland molo på Moskenes.

Flertallet viser til at det blir foreslått å bevilge 75 mill. kroner til innløsning av eiendommer, etablering av prosjektorganisasjon, utarbeiding av konkurransegrunnlag og gjennomføring av anbudskonkurranse i byggeprosjektet Stad skipstunnel i 2021.

Flertallet er innforstått med at regjeringen skal fremme en egen investeringsproposisjon for Stortinget i 2021."



"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til den viktige betydningen Borg havn har, og mener derfor Kystverket bør komme i gang med mudringsprosjektet."

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at mudring av farleden og bygging av deponi i Mo i Rana i Nordland må realiseres snarlig. Disse tiltakene er en forutsetning for bygging av dypvannskai i Mo i Rana og intermodal terminal i tilknytning til denne."

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil peke på at staten ved Kystverket bevilget prosjekteringsstøtte til ti havneprosjekter i Norge i 2019. Bakgrunnen var at det ikke skulle bli stopp i havneutbygginger i samband med overdragelsene av fiskerihavner fra staten til fylkeskommunene. Flertallet vil understreke at det dessverre er dette som holder på å skje ved at det ennå ikke er inngått noen avtale om overtakelse av fiskerihavnene for flere av fylkeskommunene. Flertallet vil vise til ett eksempel: Vardø kommune fikk innvilget prosjektstøtte til 2 av de 10 prosjektene. Det ene prosjektet innbefattet bygging av ny ytre molo utenfor Vardø havn og mudring av indre havn. Det andre prosjektet innbefattet mudring i og utenfor Kiberg havn. Begge disse prosjektene er både innenfor og utenfor fiskerihavneansvaret til regionen, og dermed burde disse prosjektene dekkes av staten. Så vidt flertallet har registrert, har staten fremdeles ansvaret for farvannet i fiskerihavnene, og mudring i farvannet burde derfor komme inn under § 6 i den nye havne- og farvannsloven og dermed dekkes av staten. Flertallet vil henstille til regjeringen om å vurdere disse forholdene generelt, og Vardøs situasjon spesielt, ved framleggelsen av Nasjonal transportplan til våren."

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at kysten er viktig som livsgrunnlag og transportåre for mennesker over alle deler av landet. Derfor er det viktig at det legges til rette for gode og effektive havner over hele Norge. Flertallet understreker viktigheten av at havnene er godt integrert med øvrig infrastruktur. Det gjelder særlig et moderne og godt veinett, men også tilknytning til jernbane der det er aktuelt. Flertallet vil fremheve behovet for å utvikle gode transportkorridorer og knutepunkt for gods i arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Flertallet viser til at fiskerihavnene skal overføres til fylkeskommunene som en del av regionreformen. Flertallet er av den oppfatning at regionene selv er de beste til å prioritere de tiltakene som har størst næringseffekt lokalt, og har tillit til at fylkeskommunene vil ta godt vare på fiskerihavnene. Målet må være å sikre en god og fremtidsrettet infrastruktur for en av Norges viktigste næringer. Samtidig er det viktig at de finansielle midlene til dette følger med fra det ene forvaltningsnivået til det andre, og at staten følger opp sin del av ansvaret for farleder i tilknytning til havnene."

"Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til budsjettforliket, der det blir foreslått å redusere bevilgningen til tilskudd til havnesamarbeid med 10 mill. kroner."

"Komiteens flertall, medlemmene fra fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at post 72 er redusert på grunn av forsinket fremdrift i enkelte prosjekter, ikke senkede ambisjoner for godsoverføring fra regjeringens side. Flertallet mener fortsatt at det er et potensial for å overføre mer gods fra vei til sjø, og at tilskuddsordningen bidrar positivt til dette. Flertallet ber regjeringen vurdere om det bør gjøres endringer i ordningen for å bidra til at flere prosjekter kan gjennomføres som planlagt."

## 7. Rapportering

Vi viser til pkt. 4.1 Rapportering i Instruks for Kystverket. Vedlagte oversikt viser rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Kystverket.

### 7.1 Årsrapport med årsregnskap

Kystverket skal sende departement årsrapporten for 2021 innen 15. mars 2022. Årsrapporten skal følge kravene i Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.6.1, 2.3.3 og 3.4, Finansdepartementets rundskriv R-115 samt maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring. Rapporteringen i årsrapporten følger av bestemmelsene og R-115 samt av de krav og føringer som er omtalt i dette tildelingsbrevet. Rapporteringen skal inneholde vurderinger og analyser av utviklingen under hvert av hovedmålene.

### 7.2 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 10. juni 2021 og 8. oktober 2021 skal Kystverket sende tertialrapport til departementet. Rapportene skal inneholde:

- vesentlige avvik på forventet resultatutvikling og kort status for hvert hovedmål og delmål
- en overordnet omtale av risikovurderinger i tertialrapporten og eget vedlegg som viser risikoområder og risikoreducerende tiltak i tråd med vedlagte mal
- akkumulert forbruk pr. tertial og prognose for bruken av bevilgningene for hele budsjettåret
- bruk av fullmaktene gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2020–2021) som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- en overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet

Øvrige rapporteringskrav for første og andre tertialrapport går fram av vedlagte oversikt.

## 8. Plan for etatsstyringsmøtene mv.

Oversikten under viser tentative datoer for etatsstyringsmøter samt frister for rapportering i 2021.

Måned	Aktivitet	Dato
Februar	- Etatsstyringsmøte med statsråden	4. februar
Mars/april	- Årsrapport 2020	15. mars
	- Møte om årsrapporten for 2020	13. april

<b>Juni</b>	- Tertialrapport 1 til departementet - Etatsstyringsmøte - Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	10. juni 15. juni medio juni
<b>Oktober</b>	- Tertialrapport 2 til departementet - Etatsstyringsmøte	8. oktober 26. oktober
<b>Desember</b>	- Kontaktmøte om samfunnssikkerhet	medio desember

## 9. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1360 Kystverket, 4360 Kystverket og 5577, post 74 Sektoravgifter Kystverket til disposisjon for Kystverket i 2021. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1. S (2020–2021) og Innst. 13 S (2020–2021), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2021, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Ottar Ostnes (e.f.)  
ekspedisjonssjef

Petter Nedrås Falkung  
underdirektør

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi

Riksrevisjonen

**Overordnede risikovurderinger for (navn på etat) i 2021**

Kort innledende tekst, ca 1/2 side om etatens hovedmål, hva som er viktig for måloppnåelse. Etatens arbeid med risikovurdering av virksomheten.

**1. Risikoer på virksomhetsnivå**

Etaten identifiserer iboende risikoer (mulige uønskede hendelser før tiltak, rutiner og aktiviteter er etablert) innenfor følgende hovedområder:

1. Oppfølging av mål og prioriteringer i tildelingsbrevet
2. Gjennomføring av budsjettet uten vesentlig mer- eller mindreforbruk
3. Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk

Risikoer trukket fram i tildelingsbrevet og etatens interne risikovurderinger tilordnes hovedområdene.

**2. Riskomatrise**

Etaten setter opp en riskomatrise for de oppgitte kategoriene. Det brukes følgende betegnelser:

**Kategorier for sannsynlighet (S) og konsekvens (K):**

- Lav
- Moderat
- Høy
- Svært høy

**Risikonivåer (kombinasjonen av sannsynlighet og konsekvens):**

Lav
Moderat
Høy
Svært høy

(Navn på etat) kan selv velge hvilke kombinasjoner av verdier på sannsynlighet og konsekvens som representerer de ulike fargene (etatens "risikoapetitt") i matrisen. Eksemplet under er fra DIFIs veiledningsmaterieill for internkontroll på informasjonssikkerhetsområdet.

		<b>Risiko før tiltak</b>			
		Svært høy	Høy	Moderat	Lav
<b>Sannsynlighet</b>	Svært høy	Mod	Mod	Mod	Høy
	Høy	Mod	Mod	Mod	Mod
	Moderat	Lav	Mod	Mod	Mod
	Lav	Lav	Mod	Mod	Mod
		Lav	Moderat	Høy	Svært høy
		<b>Konsekvens</b>			

**3. Risikovurdering**

Tabellen under viser hvordan risikovurderingen kan fremstilles. Risikovurderingen gjøres i budsjettåret, men risikoreducerende tiltak og gjenværende risiko kan være mer langsiktige.

Risiko nr.	Risiko	Beskrivelse av risikoen - hva kan skje?	K	S	Risikonivå	Risikoreducerende tiltak	K - etter tiltak	S - etter tiltak	Gjenværende risiko
<b>Risikoområde 1: Oppfølging av mål og prioriteringer i tildelingsbrevet</b>									
<b>Risikoområde 2: Gjennomføring av budsjettet uten vesentlige mer- eller mindreforbruk</b>									
<b>Risikoområde 3: Oppfølging av krav til effektiv ressursbruk</b>									

Nr.		Rapporteringskrav		Rapport			Kommentar
		Styringsparameter	Annen rapp.	T1	T2	Årsrapport	
<b>Risikovurderinger</b>							
	Risikoområder Oppsummering av risikoer	X	X	X X	X X	X X	Oversikt over risikoer og tiltak, jf. egen mal. Basert på innspill i mal
<b>Mål (fra NTP 2018-2029/tildelingsbrevet)</b>							
<b>Fremkommelighet</b>							
	Pålitelighet for containerskip i faste ruter	X		X	X	X	
	Ventetid på los	X		X	X	X	
	Endring av seilingstid som følge av farledstiltak	X		X	X	X	
	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring	X		X	X	X	
	Utvikling i utvalgte konkurranseflater sjø-veg: import på containere vs. lastebil	X		X	X	X	
<b>Trafikksikkerhet</b>							
	Antall drepte og skadde og antall alvorlige grunnstøtinger og kollisjoner i sjøtransporten	X		X	X	X	
	Oppetid på maritim infrastruktur	X		X	X	X	
	Antall ulykker med akutt forurensning i sjøtransporten	X		X	X	X	
<b>Miljø</b>							
	Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO2-ekvivalenter	X		X	X	X	
	Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for NO2	X		X	X	X	
	Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for PM10	X		X	X	X	
	Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB	X		X	X	X	
	Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnett	X		X	X	X	
<b>Beredskap mot akutt forurensning</b>							
	Årlig trening, kurs eller øvelse for 80% av Kystverkets depotstyrker	X				X	
	Årlig trening for 80% av fartøy som inngår i statlig forurensningsberedskap	X				X	
	90% av beredskapsressursene skal være operative og tilgjengelige	X		X	X	X	
	98% operativ tilgjengelighet på fartøyer i statlig slepeberedskap	X		X	X	X	
	Alle skipsvrak som utgjør en høy risiko for miljøskade skal ha overvåkingstiltak.	X				X	
	Ingen alvorlige miljøskadelige utslipp fra skipsvrak med overvåkingstiltak	X		X	X	X	
<b>Økonomi/ressursbruk</b>							
	Regnskap kap./post	X		X	X		
	Prognose forbruk kap./post	X		X	X		
	Bruk av fullmakter	X		X	X	X	Skal vise prognostisert forbruk for hele budsjettåret
	Årsregnskap	X				X	
<b>Effektiv ressursbruk</b>							
<b>Administrasjon</b>							
	Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	X		X	X	X	Inndata skal også oppgis (lønn og sosiale utgifter)
	Totalutgift per årsverk (KPI2)	X		X	X	X	Inndata skal også oppgis (antall årsverk og sum totale utgifter)
	Lønnsutgiftsandel (KPI3)	X		X	X	X	
	Andel administrative utgifter (KPI4)	X		X	X	X	Inndata skal også oppgis (administrasjonsutgifter)
	Administrative utgifter per årsverk (KPI5)	X		X	X	X	
	Tiltak for å følge opp ABE-reformen		X			X	Beskrive tiltak for å følge opp ABE-reformen
	Utvikling i antall ansatte		X	X		X	I årsrapporten rapporteres det på antall ansatte pr. 31.12.20 og 31.12.21 og redegjøres for ev. endringer.
<b>Adm. nøkkeltall DFØ</b>							
	Antall ansatte per 31.12		X			X	
	Antall årsverk		X			X	
	Samlet tildeling post 01-99		X			X	
	Utnyttelsesgrad post 01-29		X			X	
	Driftsutgifter		X			X	
	Lønnsandel av driftsutgifter		X			X	
	Lønnsutgifter pr årsverk		X			X	
	Konsulentandel av total omsetning		X			X	
<b>Andre rapporteringskrav i tildelingsbrevet</b>							
	Samfunnsikkerhet	X		X	X	X	Hovedrapportering i vedlegg til T1 og T2
	Oppfølgingen av egen strategi for samfunnsikkerhet		X	X	X	X	Rapporteringen skal få fram forholdet mellom strategiske mål og prioriteter, og tilhørende aktiviteter og tiltak.
	EØS-arbeidet		X			X	Kort beskrivelse av arbeidet i etaten i 2020
	Tilgjengeliggjøring av offentlige data		X			X	
	Inkluderingsdugnaden		X			X	Fellesføring
	Likestilling i virksomheten		X			X	Følge tidligere maler fra SD, jf. Prop. 1 S

Nr.		Rapporteringskrav		Rapport			Kommentar
		Styringsparameter	Annen rapp.	T1	T2	Årsrapport	
	Oppfølging av Riksrevisjonens regnskaps- og forvaltningsrevisjoner						
	Gjennomgang av Kystverkets avgifter		X	X			Undersøkelse av om avgiftene er kostnadsriktige og om øvrige bestemmelser i rundskriv R-112 følges
	Lærlinger i virksomheten		X			X	
	Vedlikeholdsetterslep		X			X	Tallfeste utvikling
	Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløsninger		X			X	Beskrive effekt av arbeidet
	Godsoverføring		X			X	
	Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner		X	X	X	X	Beskrive omfang og oppfølging
	Tilskudd til havnesamarbeid		X			X	Beskrive omfang og oppfølging
	Direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til Kystverket		X			X	
	Utvikling og implementering av lav- og nullutslippsteknologi innen sjøfart, fiske og havn		X			X	
	Tilsyn med beregning og innkreving av farvannsavgift		X			X	
	Tilgjengeliggjøring av offentlige data		X			X	jf. SDs oppdragsbrev av 12.04.2018