



## DET KONGELIGE SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

Kystverket hovedkontoret  
Postboks 1502  
6025 ÅLESUND

Deres ref

Vår ref  
17/1947

Dato  
21. desember 2017

### Statsbudsjettet 2018 - Tildelingsbrev til Kystverket

#### 1. Innledning

I dette tildelingsbrevet meddeler Samferdselsdepartementet styringssignaler og budsjettvedtak for Kystverket i 2018. Prop. 1 S (2017-2018) for Samferdselsdepartementet ble behandlet av Stortinget 14. desember 2017, jf. Innst. 13 S (2017-2018). I tillegg til føringer som gis i tildelingsbrevet, gjelder økonomiinstruksen for Kystverket av 20. april 2016.

Det vises videre til Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, Innst. 460 S (2016-2017), Meld. St. 35 (2015-2016) På rett kurs. Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og Innst. 72 S (2016-2017).

Tildelingsbrevet trekker opp målene for virksomheten, sammen med presiseringer, prioriterte tiltak og krav i 2018. Økonomiinstruksen for etaten og de arbeidsoppgavene som etaten har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

#### 2. Overordnede mål

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.

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, klimatilpassing og klima- og miljøhensyn skal være en integrert del av virksomheten.

Kystverket har ansvar for å forvalte tildelte ressurser effektivt og målrettet. Kystverket skal utøve sin tilsynsrolle på en effektiv og hensiktsmessig måte.

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

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Avdeling  
Kyst- og  
miljøavdelingen

Saksbehandler  
Petter Nedrás  
Falkung  
22 24 64 25

### 3. Mål, styringsparametere og oppdrag for 2018

Vi viser til målstrukturen i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, kap. 3, og omtalen av kap. 1360 i Prop. 1 S (2017-2018). Samferdselsdepartementet legger til grunn at Kystverkets prioriteringer i 2018 bygger opp om hovedmålene og følger opp de føringer som ligger i Nasjonal transportplan 2018-2029, budsjettfremlegget for 2018, Stortingets behandling av disse og dette tildelingsbrevet. I det følgende omtales hovedmålene for Kystverket og prioriteringer for 2018.

#### Hovedmål 1:

Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet	
Etappemål	Indikator
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 veg 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 sjøveg: import på containere vs. lastebil</li></ul>

#### Prioriteringer i 2018 knyttet til hovedmål 1

##### *Teknologiutvikling og autonomi*

Kystverket skal legge til rette for bruk av ny teknologi, herunder utvikling, uttesting og bruk av autonome løsninger på fartøy og i havner. Kystverkets arbeid på området skal ivareta sjøsikkerheten og fremkommeligheten for all trafikk i farvannene, legge til rette for at godstransport på vei kan overføres til sjø og ta hensyn til beredskapen mot akutt forurensning.

Kystverket skal bistå departementet i lov- og forskriftsarbeid for å tilrettelegge for teknologiutvikling og autonome løsninger på fartøy og i havner, og i vurderingen av tilrettelegging av dagens infrastruktur og tjenester. Etaten skal innhente kunnskaps- og beslutningsgrunnlag gjennom deltagelse i, og bidrag til, FoU-prosjekter. Kystverket må sette av tilstrekkelige ressurser til å følge opp og legge til rette for teknologiutviklingen.

##### *Godsoverføring*

Regjeringen har gjennom NTP 2018-2029 en ambisjon om å overføre 30 pst. av alle lange vegtransporter til sjø eller bane innen 2030. Kystverket skal jobbe for å realisere godsoverføring fra veg til sjø i tråd med etappemålet i NTP. I tillegg skal etaten redegjøre for godsoverføring fra veg til sjø som realiseres gjennom tilskudd, utbedrede farleder og andre tiltak. Kystverket skal, blant annet gjennom utredninger, videreutvikle kunnskapsgrunnlaget om godsoverføring og vurdere alternative virkemidler for godsoverføring i tillegg til de som står nevnt i NTP 2018-2029.

##### *Tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø - insentivordningen*

Kystverket skal administrere ordningen i samsvar med retningslinjene som er fastsatt av departementet. Det skal rapporteres om fremdrift, resultater og anbefalt oppfølging i de ordinære

rapporteringene i løpet av året. Kystverket skal særskilt rapportere følgende senest ved årsskiftet 2018/2019:

- Overført mengde gods målt i tonn og tonnkm
- Klima- og miljøeffekter
- Beskrivelse av prosjekt, herunder type fartøy, gods, transportstrekning
- Status for igangsatte prosjekt i henhold til plan, herunder varighet og måloppnåelse
- Saksbehandlingstid og ressursbruk ved forvaltning
- Vurdering av aktuelle tilpasninger i ordningen

#### *Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner*

Kystverket skal bidra til å utrede og utforme en ny tilskuddsordning for investeringer som støtter opp under utvikling av effektive og miljøvennlige havner. Kystverket må i 2018 bidra til å utrede og vurdere hvordan en ny tilskuddsordning for investering i havner kan utformes.

#### *Tilskudd til havnesamarbeid*

Kystverket skal fortsette å forvalte tilskuddsordningen for havnesamarbeid i samsvar med Retningslinjer for tilskudd til havnesamarbeid, herunder vurdere prosjektsøknader og utdele tilskudd. Det skal orienteres om omfang og oppfølging i de ordinære rapporteringene i løpet av året. Kystverket skal evaluere ordningen i løpet av 2018.

#### *Tilskudd til fiskerihavner*

Kystverket skal fortsette å administrere ordningen i samsvar med de fastsatte retningslinjene.

#### *Farleder og utbygging av fiskerihavner*

Kystverket skal delta i gjennomføringen av ekstern kvalitetssikring (KS2) for Stad skipstunnel.

I arbeidet med Longyearbyen havn skal Kystverket følge opp den videre planleggingen av utbyggingen av havneinfrastrukturen. Vi viser til eget brev om saken, datert 26. oktober 2017.

Kystverket skal søke å avhende ikke-næringsaktive fiskerihavner i henhold til etatens plan, parallelt med pågående prosess for gjennomføring av regionreformen og overføring av ansvar for fiskerihavnene til regionalt folkevalgt nivå. Regionreformen er nærmere omtalt nedenfor.

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

Ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2017-2018) er det vedtatt en fullmakt om at Samferdselsdepartementet i 2018 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til fiskerihavner og farleder ut over gitt bevilgning på inntil 350 mill. kr, jf. Innst. 2 S (2017-2018) Finansinnstillingen. Forskuttering skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

Kystverket skal administrere denne ordningen, herunder også fullmakten om å inngå avtaler om forskuttering, jf. delegering under punkt 6.2. Eventuell innvilgning av søknad om forskuttering skal forelegges departementet for endelig avgjørelse.

En eventuell innvilgning av søknad om forskuttering forutsetter at søker har finansieringsplan på plass. En slik søknadsprosess må også avklare forskutteringsramme og hvem som skal stå for ferdigstilling av prosjektering og gjennomføring av tiltaket. Vi viser for øvrig til omtalen av transport- og kommunikasjonskomiteens merknader til ordningen.



### *Havnestrategi, havneplan og nærskipfart*

Kystverket skal jobbe med oppfølging av regjeringens havnestrategi. I tillegg skal Kystverket komme med innspill til en ny nærskipfartsstrategi og en ny havneplan i tråd med egen bestilling datert 18. september 2017.

### *Short Sea Promotion Centre*

For 2018 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.

### *Lostjenesten og tilbringertjenesten*

I Prop. 1 S (2017-2018) er det satt mål for kostnadseffektivisering innen losordningen, som følge av omorganisering av lostjenesten og konkurranseutsetting av tilbringertjenesten. Departementet vil komme tilbake til den videre oppfølgingen av saken.

### *Anløpsavgift*

Kystverket skal i 2018 videreføre arbeidet med å veilede og informere om hvilke kostnader kommunene kan finansiere med anløpsavgift, samt fortsette å føre tilsyn med at forskrift om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift overholdes.

### *Transportplanlegging og -analyser*

Kystverket skal videreføre arbeidet med transportplanlegging og analyser. Dette arbeidet skal omfatte temaer som godstransport, intermodalitet, godsoverføring, ny teknologi, klima og miljø, FoU, farleder, konseptvalgutredninger, samfunnsøkonomiske analyser og statistikkgrunnlag.

Dette vil inkludere å utarbeide analyser av tiltak rettet mot godstransportsektoren. I tillegg må Kystverket videreføre arbeidet med å utvikle analyseverktøy. Kystverket skal også delta aktivt i det tverretatlige samarbeidet om godstransport.

Videre skal Kystverket delta i FoU-aktiviteter gjennom finansiering av FoU-prosjekter, deltakelse i FoU-prosjekter og referansegrupper, eller gjennom innkjøp som tilrettelegger for FoU, jf. også omtale under punkt 4.

Kystverket skal samle inn, kvalitetssikre og publisere statistikk for godstransport på sjø, og samarbeide med Statistisk sentralbyrå for å bidra til effektiv rapportering og høy kvalitet på offisiell statistikk om godstransport på sjø, blant annet ved bruk av SafeSeaNet. Kystverket skal vurdere hvordan datasystemer og -kilder, som AIS og SafeSeaNet, kan brukes til transportplanlegging, og gjennomføre eventuelle tilpasninger som vil være til nytte for analyser innenfor godstransport, jf. også omtale under hovedmål 2.

Gjennom planmedvirkning og planlegging av egne farledstiltak skal Kystverket bidra til en helhetlig regional og nasjonal transportinfrastruktur.

### **Hovedmål 2:**

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen	
<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</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 2018 knyttet til hovedmål 2

Kystverket skal i 2018 følge opp tiltak og prioriteringer i Meld. St. 35 (2015-2016) og Innst. 72 S (2016-2017). Oppfølging av stortingsmelding og innstilling er gitt i egen bestilling datert 26. januar 2017.

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

Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen skal fortsette i 2018, jf. Meld. St. 33 (2016-2017) / Innst. 460 S (2016-2017). Innen drift og vedlikehold skal installasjoner som har direkte betydning for navigasjonssikkerheten prioriteres. Prioritering av midler til fornying og modernisering av navigasjonsinfrastruktur skal baseres på trafikk- og risikovurderinger og nytte-/kostnadsvurderinger mellom fortsatt vedlikehold og innføring av ny teknologi og løsninger som kan bidra til å redusere drifts- og vedlikeholdskostnader. For å sikre en framtidig robust tjeneste skal også funnene fra Strategisk overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse (SOROS) legges til grunn ved prioritering av tiltak. Ved etablering av nyanlegg skal det legges vekt på trafikk- og risikovurderinger, særlig knyttet til leder for hurtigbåter og ro-ro passasjerferger.

#### *Losordningen*

I tråd med Prop. 65 L (2013-2014) Lov om losordningen (losloven) har Samferdselsdepartementet igangsatt et arbeid med en helhetlig vurdering av verneavgivningen for losene. Kystverket må sette av tilstrekkelige ressurser for å kunne bistå departementet i dette arbeidet.

Kystverket skal i tråd med bestilling i brev 2. juni 2016 gå gjennom forskriftsverket til de bestemmelser i losloven som er delegert Kystverket, og gjøre endringer i gjeldende forskrifter og/eller fastsette nye forskrifter, der det er behov for dette.

#### *Overvåkings- og rapporteringssystemer*

Kystverket skal videreføre arbeidet med å forenkle og tilpasse meldepliktregimet, herunder videreutvikle SafeSeaNet Norway (SSN) som felles nasjonalt meldepunkt for rapportering fra skipstrafikken til norske myndigheter og havner.

Det skal legges til rette for at Statistisk sentralbyrå kan publisere ny anløpsstatistikk basert på SSN fra første kvartal 2018.

Videre skal Kystverket opprettholde kapasiteten til å innhente AIS-data fra basestasjoner og satellitt. Kystverket skal videreføre arbeidet med å etablere AIS-basestasjoner på Svalbard, jf.

egen bestilling om oppfølging av Meld. St. 35 (2015-2016) og Innst. 72 S (2016-2017) datert 26. januar 2017.

Kystverket skal også, i samråd med norsk maritim næring, bidra til å iverksette IMO's strategiske implementeringsplan for e-navigasjon og arbeide med utprøving av e-navigasjonstjenester i Norge.

#### *Sjøtrafikksentraler*

Sjøtrafikksentralene fornyes og oppgraderes for å sikre nødvendig ytelse. Arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet skal videreføres, jf. egen bestilling om oppfølging av Meld. St. 35 (2015-2016) og Innst. 72 S (2016-2017) datert 26. januar 2017, samt omtale i Prop. 1 S (2017-2018).

#### *BarentsWatch*

Aktivitetsplanen for 2018 som er behandlet av etatsgruppen og departementsgruppen for BarentsWatch og godkjent av Samferdselsdepartementet skal ligge til grunn for prioriteringene i 2018. Kystverket leder gjennomføringen av programmet og skal ivareta alle de ti involverte departementenes interesser når prosjekter prioriteres og tjenester utvikles.

BarentsWatch skal, i samarbeid med Miljødirektoratet og Kartverket, videreutvikle Arealverktøyet for norske havområder.

#### *Sikker lasting og lossing av bulkskip*

Kystverket må i 2018 videreføre arbeidet med informasjon og veiledning til havneterminalene, samt fortsette å føre tilsyn med bulkterminalers oppfølging av forskrift 29. august 2003 om sikker lasting og lossing av bulkskip. Kystverket skal samordne sine tilsyn med Sjøfartsdirektoratet.

#### *Fritidsfartøy*

Kystverket skal arbeide for å styrke kunnskapsgrunnlaget knyttet til årsaksforhold til fritidsbåtulykker og utrede tiltak innen eget ansvarsområde for å styrke sikkerheten for fritidsfartøyer.

Som en del av arbeidet med å gjøre tilgjengelig de lokale fartsforskrifter for brukerne, må Kystverket sørge for nødvendig støtte og veiledning til kommunene i forbindelse med at lokalt fastsatte fartsbegrensninger blir lagt inn i den digitale kartløsningen.

#### *Helhetlige forvaltningsplaner for norske havområder*

Kystverket skal bidra innenfor sitt ansvarsområde i Faglig forums arbeid med det faglige grunnlaget for revidering av forvaltningsplanen for Barentshavet–Lofoten i 2020, og tilsvarende arbeid med oppdatering av forvaltningsplanene for Norskehavet og Nordsjøen–Skagerrak.

#### *Fartøyfornyelse*

Det er i 2018 satt midler til oppstart av bygging av et femte multifunksjonsfartøy. Kystverket kan ikke inngå kontrakt før det foreligger bestillingsfullmakt fra Stortinget..

### **Hovedmål 3:**

Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser
--

Etappemål	Indikator
Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO2-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 NO2</li> <li>• Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for PM10</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>

Kystverket har et ansvar for å følge opp nasjonale mål og internasjonale forpliktelser på helse-, klima- og miljøområdet innen egen sektor og gjennom egen virksomhet, bl.a. ved å begrense klimagassutslipp og redusere miljøskadelige virkninger gjennom forvaltning av havner og sjøtransport og ansvaret for sjøsikkerhet og beredskap.

Klima- og miljøansvaret følges opp gjennom Kystverkets klima- og miljøstrategi 2016–2018.

### Prioriteringer i 2018 knyttet til hovedmål 3

#### *Klimagassutslipp*

I tråd med Nasjonal transportplan 2018-2029 skal transportsektoren bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn. Klimahensyn skal derfor være en viktig faktor for virksomheten og den overordnede planleggingen av transportsystemet. Lav- og nullutslippsteknologi er viktige bidrag til klimagassreduksjoner, og det er viktig at Kystverket har god kompetanse på utviklingen innen miljøvennlige maritime transportløsninger, herunder lav- og nullutslippsteknologier og bruk av biodrivstoff i sjøtransport og havner. I 2018 vil departementet følge opp forpliktelser som følger av direktiv for infrastruktur for alternative energibærere i transport (Direktiv 2014/94/EU). Kystverket vil være en viktig kunnskapsleverandør og bidragsyter i dette arbeidet.

Departementet understreker at det er viktig med dialog og samarbeid mellom Kystverket, Vegdirektoratet, Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet og Enova i arbeidet med transportsektorens bidrag til omstilling til lavutslippssamfunnet. Ved gjennomføring av tiltak og etablering av virkemidler er det viktig å søke løsninger som er markedsbaserte og hvor eventuelle eventuell offentlig støtte primært fungerer som en katalysator i startfasen.

Klimaloven setter nye krav til rapportering. Kystverket må bistå Samferdselsdepartementet i å rapportere virkninger av tiltak og beregne kostnader og effekter av ulike tiltak innen skipsfarten. Det er derfor viktig at Kystverket har kompetanse til å vurdere klimagasseffekten og kostnader av tiltak i sektoren, samt av tiltak i andre sektorer som påvirker skipsfarten. Kystverket skal fortsette arbeidet med å videreutvikle Havbase for å gi mer og enda bedre kunnskap om skipsfartens klima- og miljøpåvirkning. Kystverket skal også legge til rette for at AIS-baserte utslippsdata fra skipsfarten kan tas i bruk i offentlig statistikk og internasjonal rapportering.

#### *Klimatilpasning*

Klimatilpasning skal integreres i Kystverkets nye infrastrukturprosjekter og i drifts- og vedlikeholdsbudsjettet, samt i Kystverkets planmedvirkning og gjennom deltakelse i Naturskadeforum.

### *Naturmangfold*

Kystverket skal arbeide for å stanse tapet av naturmangfold gjennom alle planfaser; byggefasen, ved drift og vedlikehold og ha høy faglig kompetanse på området. Det må søkes løsninger som er kostnadseffektive og som unngår eller begrenser forringelse av verneverdiene i verneområder eller verdifulle naturområder.

Naturmangfoldloven krever også større varsomhet fra Kystverkets side, både ved planlegging av nye tiltak og ved drift av eksisterende anlegg og eiendommer.

Bunnkartleggingsprogrammet Mareano er viktig for å øke kunnskapen om norske havområder. Kystverket skal delta i direktoratgruppen for dette prosjektet.

### *Sedimenter*

Ved utdyping av havner og farleder skal Kystverket samarbeide med kommuner og statlig miljøforvaltning om en forsvarlig håndtering av forurensede sedimenter. Kystverket skal ha høy faglig kompetanse på området.

### *Vannkvalitet*

Vannforskriften vil også i 2018 kreve innsats fra Kystverket. Særlig vil det bli arbeidet med å følge opp de vedtatte regionale vannforvaltningsplanene og bidra med nødvendige oppdateringer. Kystverket skal delta i den videre utviklingen av arbeidet, bl.a. i det løpende arbeidet regionalt, i direktoratgruppen og ved å gi innspill til departementet.

### **Hovedmål 4 - Beredskap mot akutt forurensning**

Vi viser til det andre etappemålet under hovedmål 2. I tillegg er følgende hovedmål formulert i Meld. St. 35 (2015-2016):

Forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning.	
<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>

Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyser er viktige grunnlag for å sikre effektiv håndtering av akutte forurensningshendelser.

### *Prioriteringer i 2018 knyttet til hovedmål 4*

- Kystverket skal følge opp tiltak som er anbefalt i Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyser og prioriteringer i Meld. St. 35 (2015-2016)/Innst. 72 S (2016-2017).



- Kystverket skal jobbe videre med justering av den statlige depotstrukturen
- Kystverket skal styrke kompetansen og kapasiteten innen håndtering av akutt forurensning i islagte farvann.
- Kystverket skal påse at etatens analyser av risiko for ulykker og akutt forurensning, og tilknyttede vurderinger av ev. aktuelle tiltak, er oppdaterte i forhold til faktisk risikoutvikling og ev. endringer i forventet utvikling.

#### *Refusjonssaker*

Kystverket skal sette av tilstrekkelige ressurser til å følge opp saker knyttet til krav om refusjon av statens kostnader pådratt i forbindelse med aksjoner eller pålegg etter havari og lignende.

#### *Slepeberedskap*

Regjeringen viderefører dagens modell for slepeberedskapen i 2018. Dette innebærer at Kystverket fortsatt skal stå for innleie av fire sivile fartøy, to i Nord-Norge, ett på Vestlandet og ett på Sørlandet. Departementet vil komme tilbake til oppfølgingen av en langsiktig modell for den nasjonale slepeberedskapen.

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

Kystverket skal videreføre miljøovervåkingen ved ubåtvraket U-864. Departementet vil komme tilbake til det videre arbeidet med miljøtiltak mot kvikksølvforurensningen ved U-864.

#### *Samarbeid med Senter for oljevern og marint miljø*

Samferdselsdepartementet oppretter i 2018 Senter for oljevern og marint miljø. Senteret vil blant annet arbeide med å tilby oversikt over best tilgjengelig vitenskapelig og erfaringsbasert kunnskap innenfor oljevern og marin forsøpling, i tillegg til å etablere nettverk og møteplasser på tvers av fag og sektorer og være en pådriver for utvikling og rådgiver til offentlige myndigheter innenfor de samme områdene. Senteret skal ha regelmessig kontakt og koordinere sin virksomhet med andre myndigheter, spesielt myndigheter med et overordnet ansvar innenfor områdene, herunder Kystverket. Kystverket må påregne å bidra i det videre arbeidet med etableringen av senteret.

## **4. Andre forutsetninger og krav**

#### *Havne- og farvannsloven*

Regjeringen har nedsatt et offentlig lovutvalg som skal utrede forslag til ny havne- og farvannslov. Kystverket er representert i utvalget og i sekretariatet. Havne- og farvannslovutvalget vil overlevere sin utredning til statsråden i Samferdselsdepartementet 1. mars 2018. Staten må sette av tilstrekkelig med ressurser til å følge opp arbeidet i utvalget og sekretariatet og understøtte utvalgets arbeid med faglige vurderinger der det er behov for dette, samt bistå departementet i arbeidet med å følge opp utredningen.

#### *Kystkultur*

I samarbeid med Kystverkmusea og andre aktører, offentlige som private, skal Kystverket ta vare på og formidle etatens historie. Departementet legger til grunn at Kystverket tildeler midlene til Kystverkmusea, i tråd med avtalene som er inngått for driften av museumsnettverket. Arbeidet med Statens kulturhistoriske eiendommer (SKE), Landsverneplan for maritim infrastruktur videreføres.

#### *Regionreformen – endrede oppgaver og organisatoriske spørsmål*

Som følge av Prop. 84 S (2016-2017) Ny inndeling av folkevalgt nivå og Stortingets behandling av denne, skal ansvaret for forvaltning av fiskerihavnene overføres fra staten til regionene i 2020. Hoveddelen av arbeidet vil følge i 2018, og Kystverket må sette av tilstrekkelige ressurser til gjennomføring av dette. En mer detaljert beskrivelse av bestillinger m.m. følger av egen prosess, jf. oppstartsmøte 6. desember 2017 mellom Samferdselsdepartementet og Kystverket.

En nærmere vurdering av Kystverkets organisering må ses i lys av gjennomføring av regionreformen. Departementet kommer tilbake til dette.

#### *Samfunnssikkerhet*

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

Det overordnede målet for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap i samferdselssektoren er å unngå store uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell og minske følgene av slike hendelser hvis de skulle oppstå, samt sikre pålitelighet og framkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett i både normalsituasjoner og under påkjenninger.

De overordnede mål og krav for samfunnssikkerhetsarbeidet i etatene er fastlagt i "Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren" fra 2015. Som det fremgår av strategien skal etatene særskilt prioritere følgende tre områder:

- Klimatilpasning
- Informasjons- og IKT-sikkerhet
- Sikring av kritiske objekter, systemer og funksjoner

I 2016 konkretiserte etatene hva ovennevnte prioriteringer innebærer for egen virksomhet gjennom utarbeidelse av egne strategier for samfunnssikkerhet og tilhørende handlingsplaner.

Kystverket skal i 2018 rapportere til departementet på status i oppfølgingen av egen strategi og tilhørende handlingsplan. Rapporteringen skal synliggjøre forholdet mellom strategiske mål, tilstand og status innenfor målområdene, og tilhørende aktiviteter og tiltak. Det skal avgis to rapporter som oversendes departementet som selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I tertialrapportene skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Kystverket skal i 2018 fortsette å delta på de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Samferdselssektoren er en viktig del av totalforsvaret, og etatene og selskapene skal kunne yte støtte til Forsvaret i sikkerhetspolitisk krise og krig. Kystverket skal i 2018 være en aktiv bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret, herunder bidra til ansvars- og rolleavklaringer, samt delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Kystverket har en rolle, inkludert NATO-øvelsen Trident Juncture 2018.

I tillegg ber vi Kystverket ha høy oppmerksomhet på det forebyggende sikkerhetsarbeidet gjennom oppfølging av bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter. Kystverket skal i løpet av 2018 avgi en rapport om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid, etter nærmere bestilling fra departementet.

#### *IKT-sikkerhet*

Kystverket må arbeide for å ha en trygg og pålitelig IKT-sikkerhet innen egen sektor til enhver tid, basert blant annet på gjennomførte risiko- og sårbarhetsanalyser.

### *Havnesikring og terrorberedskap*

Kystverket skal følge opp og føre tilsyn med havner og havneanlegg som er godkjent i henhold til gjeldende havnesikringsregelverk. Nasjonal gjennomføring av det internasjonale regelverket skal være tilpasset norske forhold. Videre skal Kystverket fortsette arbeidet med å styrke sikkerhetskulturen i havnene og videreutvikle samarbeidet med andre relevante myndigheter, spesielt politiet. Etaten skal videreføre sin døgnkontinuerlige beredskap og varslingsystem for håndtering av eventuelle sikringshendelser og heving av det maritime sikringsnivået.

### *Kystverkets rolle som tilsynsmyndighet*

Kystverket har et ansvar som tilsynsmyndighet når det gjelder anløpsavgift, sikker lasting og lossing av bulkskip samt havnesikring og terrorberedskap. Kystverket er videre delegert myndighet til å prøve lovligheten av kommunenes disposisjoner over havnekapitalen. Departementet legger til grunn at Kystverket ivaretar denne rollen som myndighetsutøver på en forsvarlig måte.

### *Effektivisering og digitalisering*

Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2018. Formålet er å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer. Denne innhenting er for 2018 satt til 0,7 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunnlaget for beregningen i 2018 er saldert budsjett 2017. For Kystverket er produktivitetsgevinsten i 2018 satt til 11,9 mill. kr på kap. 1360/post 01 og 124 000 kr på kap. 1360/post 21.

I tertial- og årsrapport skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

Kystverket skal rapportere på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet i tertialrapportene og årsrapporten. Indikatorene det skal rapporteres på går fram av vedlegget om krav til årsrapport og årsregnskap. Departementet vil komme tilbake til med nærmere presiseringer om utregningene.

Kystverket skal arbeide systematisk med å utnytte tildelte ressurser bedre og øke produktiviteten. Digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester (digitalt førstevalg) er et sentralt virkemiddel i dette arbeidet. Vi viser i denne sammenheng til digitaliseringsrundskrivet H-//17 av 8. september 2017, jf. også Samferdselsdepartementets brev av 29. november 2017.

Det går fram av digitaliseringsrundskrivet at departementene innen utgangen av 2018 skal vurdere hvilke tjenester som bør ses i sammenheng med andre virksomheters tjenester, og om tjenestene egner seg for utvikling av tjenestekjeder, jf. H-7/17, pkt. 1.2. For å kunne foreta en slik vurdering er vi avhengig av bidrag fra etatene. Departementet ber derfor Kystverket foreta en tilsvarende kartlegging på sitt område. Vi ber spesielt om å få opplyst om det er behov for at Samferdselsdepartementet tar initiativ overfor andre departementer for å lette samarbeidet om tjenester mellom Kystverket og underliggende virksomheter i andre sektorer.

Vi ber om tilbakemelding **senest 1. oktober 2018**.

### *Risikovurderinger*

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Vilkåret for en god mål- og resultatstyring er at ledelsen kjenner og aktivt håndterer de utfordringene og uvisshetene som kan påvirke virksomheten på en negativ måte. Bestemmelser om økonomistyring i staten kap 2.4 omhandler kravene til internkontroll og risikostyring i statlige virksomheter.

Ledelsen i Kystverket skal påse at risikostyringen og internkontrollen i etaten fungerer på en tilfredsstillende måte.

I henhold til bestemmelsene kap 1.5.2 skal departementet forsikre seg om at alle virksomheter har tilfredsstillende internkontroll slik at fastsatte mål og resultatkrav følges opp, ressursbruken er effektiv og virksomheten er drevet i samsvar med gjeldende lover og regler. Departementet ønsker en oversikt over virksomhetenes arbeid med risikovurderinger og risikostyring, og tar sikte på å komme tilbake med en nærmere bestilling før sommeren 2018.

Kystverkets risikovurderinger er en del av styringsdialogen med departementet. Risikovurderinger skal derfor inngå i rapporteringen både i tertialrapportene og årsrapporten.

#### *EØS-arbeidet*

Regjeringen vil føre en aktiv europapolitikk, og er i ferd med å utarbeide en ny strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018 – 2021. Oppfølging av denne strategien blir viktig i 2018. Videre vil arbeidet med å ivareta norske interesser knyttet til Brexit bli prioritert.

I det løpende EØS-arbeidet er det særlig viktig å tidlig medvirke til regelverksutformingen for å identifisere saker som er viktige for Norge så tidlig som mulig. Videre er det viktig å bidra til å oppfylle Regjeringens målsetning om å redusere etterslepet av EU-rettsakter som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. 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. Videre bes Kystverket rapportere på dette i de samarbeidsfora som finnes mellom departementet og underliggende virksomheter på EU/EØS-området. 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.

#### *Evalueringer*

Vi viser til arbeidet Kystverket har gjennomført for å benytte samfunnsøkonomiske analyser i vurderinger av investeringer, og arbeidet med å etablere en metodikk for å evaluere i hvilken grad Kystverkets tiltak og aktiviteter bidrar til å oppnå de definerte målsetningene og har den ønskede og forutsatte effekten. Vi ber Kystverket videreføre arbeidet med å utvikle evalueringene også i 2018.

#### *FoU*

Det er i NTP (2018-2029) beskrevet et betydelig kunnskapsbehov når det gjelder fremtidige transportbehov, kapasitetsbehov i infrastrukturen og endringer i sektoren knyttet til klimateknologi og digitalisering. Samferdselsdepartementet forventer at Kystverket skal være en god rådgiver for departementet knyttet til disse temaene innenfor sitt område, og at man benytter FoU for å forbedre kunnskapsgrunnlaget der det er behov for dette. Videre forventer departementet at etaten legger til rette for forsøk med ny teknologi og nye mobilitetsløsninger som andre aktører gjennomfører, men der forsøk/demonstrasjon gjennomføres på infrastruktur etaten er ansvarlige for.

Pilot-T starter opp i 2018 og forvaltes av Innovasjon Norge og Norges Forskningsråd. Det er viktig med god dialog mellom transportvirksomhetene, Nkom og NTP-sekretariatet på den ene



siden og virkemiddelapparatet, representert ved Forskningsrådet, Innovasjon Norge og Enova på den andre siden for å sikre en koordinert og målrettet innsats innen FoU og pilotering i transportsektoren. Samferdselsdepartementet forventer at etaten deltar aktivt i denne dialogen.

## 5. Administrative forhold

### *Fellesføring om arbeidslivskriminalitet.*

Offentlige oppdragsgivere har som innkjøpere av varer og tjenester et særskilt ansvar for å motvirke arbeidslivskriminalitet. Det forventes at offentlige virksomheter går foran i arbeidet med å fremme et seriøst arbeidsliv. Kystverket skal ved tildeling av oppdrag og i oppfølging av inngåtte kontrakter sikre at deres leverandører følger lover og regler. Kystverket skal i årsrapporten redegjøre for resultater fra oppfølging av inngåtte kontrakter og hvordan virksomhetens anskaffelser er innrettet for å gjennomføre dette hensynet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i samarbeid med Nærings- og fiskeridepartementet og Direktoratet for forvaltning og IKT utarbeidet et rundskriv (H-8/2017) med forklaring på hvordan fellesføringen skal forstås og hvordan virksomhetenes resultater skal gjengis i årsrapportene.

## 6. Budsjettdeling og fullmakter

Stortinget vedtok 14. desember 2017 statsbudsjettet for 2018, jf. Prop. 1 S (2017-2018) og Innst. 13 S (2017-2018). For kap. 5577, post 74 viser vi til Stortingets vedtak 12. desember 2017, jf. Innst. 3 S (2017-2018).

### 6.1. Bevilgninger til Kystverket for 2018

Disse bevilgningene ble vedtatt:

#### *Kap. 1360 Kystverket*

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
01	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 692 687 000
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	18 065 000
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	415 400 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	39 300 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	260 300 000
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	31 100 000
71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 600 000
72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	75 200 000
	<i>Sum kap. 1360</i>	<i>2 542 652 000</i>

#### *Kap. 4360 Kystverket*

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
02	Andre inntekter	12 000 000

#### *Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet*

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
74	Sektoravgifter Kystverket	767 569 000

Midlene er bevilget på kapittel og post som vist i tabellen over, og stilles til disposisjon for Kystverket. I tillegg er fordelingen mellom virksomhetsområdene skissert i Prop. 1 s (2017-2018).

Det er for 2018 bevilget totalt 48,4 mill. kr på kap. 1360 til BarentsWatch, fordelt med 17,8 mill. kr over post 01 Driftsutgifter til videreutvikling av BarentsWatch, og 30,6 mill. kr over post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold. Videre er det satt av 85,2 mill. kr på post 45 til oppstart av bygging av Kystverkets femte fartøy, samt 10,3 mill. kr på post 01 til Kystkultur for 2018.

**6.2. Fullmakter gitt i ved behandlingen av Prop. 1 S (2017-2018) og Innst. 13 S (2017-2018)**  
Stortinget vedtok bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet som delegeres i sin helhet til Kystverket:

#### *Merinntektsfullmakt*

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan:

1.

overskride bevilgningen 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. kr av salgsinntekter under kap. 4360, post 02 til følgende formål under kap. 1360, post 30:

- a. dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
- b. oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1360, post 30.

#### *Tilsagnsfullmakt*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 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 veg til sjø	60 mill. kroner

#### *Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 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	120 mill. kroner
--	----	---------------	------------------

Dersom det skulle vise seg å være behov for fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter knyttet til kap. 1360, post 30 på et høyere beløp enn 120 mill. kr, må Kystverket så snart som mulig melde dette tilbake til departementet.

Flere av de delegerte fullmaktene gjelder forpliktelser utover budsjettåret. Samferdselsdepartementet vil understreke at Kystverket må ha systemer som gir god oversikt over slike forpliktelser.

Videre vedtok Stortinget bl.a. disse fullmaktene til Samferdselsdepartementet

#### *Fullmakt til overskridelse*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 70 mill. kr pr. 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 2018 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.

#### *Forskuttering av midler til fiskerihavner*

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2018 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til fiskerihavner og farleder ut over gitt bevilgning på inntil følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Ramme for samlede, løpende forpliktelser
1360		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	350 mill. kroner

Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning."

#### *Delegering mv.*

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 2 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.

Når det gjelder fullmakten til forskuttering, viser vi til omtalen i pkt. 3 (hovedmål 1)

### **6.3.Fullmakter etter bevilgningsreglementet**

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 13. januar 2017 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Kystverket er to 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 2018. 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 Driftsutgifter, 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 2018 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**

I Innst. 13 S har transport- og kommunikasjonskomiteen følgende merknader som gjelder forskuttering av midler til fiskerihavner og farleder:

Komiteen viser til vedtak i Innst. 2 S (2017–2018) der det blir gitt fullmakt til forskuttering av havne- og farledsprosjekter, herunder fiskerihavner. Komiteen viser til at mange av disse prosjektene er av stor betydning for utviklingen av havneområder langs hele kysten, og at flere kommuner, sammen med det lokale næringslivet, har signalisert at det er interesse for å forskuttere flere av prosjektene som er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen mener det er positivt om forskuttering kan bidra til at prosjekter som har stor betydning for utvikling av lokalt næringsliv, på denne måten blir realisert raskere. Komiteen legger til grunn at søknad om forskuttering sendes Samferdselsdepartementet for vurdering og beslutning, og at følgende prinsipper legges til grunn for at kommuner, fylkeskommuner og næringsliv skal kunne forskuttere havne- og farledsprosjekter:

- Prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan 2018–2029.
- En raskere realisering vil ha positiv effekt på utviklingen av næringslivet i tilknytning til havneområdet, og lokalt næringsliv er en vesentlig aktør i prosjektet.
- Eventuelle overskridelser i prosjektene dekkes av partene som forskutterer, og skal ikke refunderes av staten med mindre overskridelsen kommer som nye krav fra staten.
- Trygg innseiling og nødvendig seilingsdybde i havneområdet tillegges ekstra vekt ved vurderingen av søknadene.
- Renter på det forskuttede beløpet dekkes ikke.

#### **7. Rapportering og resultatoppfølging**



## 7.1 Generelt

I instruks for økonomistyring for Kystverket er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret.

Summen av rapporteringene i tertialrapportene, årsrapporten og på etatsstyringsmøtene skal bidra til en best mulig styringsdialog og fortløpende resultatoppfølging. Etatsstyringsmøtene bør utfylle og forklare de skriftlige rapportene snarere enn å gjengi innholdet i disse.

## 7.2 Årsrapport

Kystverket skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Det presiseres at årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter fastsatt standard, jf. vedlegg.

Årsrapporten skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Kystverkets gjennomførte aktiviteter og resultater. Den skal gi et grunnlag for å vurdere om ressursene Kystverket har hatt til rådighet har blitt brukt effektivt og etter forutsetningene. Vi viser til vedlegget for nærmere redegjørelse av rapporteringskravene i årsrapporten, jf. også pkt. 7.1.

Årsrapport med regnskap skal sendes Samferdselsdepartementet senest 15. mars 2019. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten. Etaten skal ikke publisere årsrapporten før rapporten har vært behandlet i styringsdialogen.

## 7.3 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 11. juni 2018 og 10. oktober 2018 skal Kystverket sende tertialrapport til departementet. Rapporten skal inneholde:

- kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret
- oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 3 og 4
- prognose for bruken av bevilgningene for budsjettåret
- redegjørelse om vesentlige endringer i framdrift for investeringsprosjekter og iverksettelsestidspunkt for nye tiltak
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2017-2018) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- rapporteringskrav for å følge opp tiltak i handlingsplan for kollektivtransport
- eget vedlegg om samfunnssikkerhet

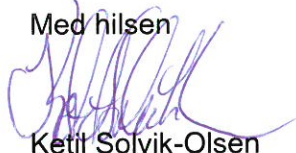
## 8. Plan for etatsstyringsmøtene mv.

Måned	Aktivitet	Tentativ dato
Januar	- Etatsstyringsmøte med statsråden	15. februar
Mars	- Årsrapport 2017 - Møte om årsrapporten for 2017	15. mars 16. april
Juni	- Tertialrapport 1 til departementet - Etatsstyringsmøte - Kontaktmøte samfunnssikkerhet og beredskap	11. juni 19. juni 22. juni
Oktober	- Tertialrapport 2 til departementet - Etatsstyringsmøte	10. oktober 29. oktober

## 9. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1360, 4360 og 5577, post 74 til disposisjon for Kystverket i 2018. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1. S og Innst. 13 S (2017-2018), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2018, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen  
statsråd



Thomas Kobro  
Fung. ekspedisjonssjef

Kopi  
Riksrevisjonen