



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kystverket hovedkontoret
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Deres ref

Vår ref

Dato

18/2694-3

14. januar 2019

Statsbudsjettet 2019 - Tildelingsbrev til Kystverket

1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2018–2019) og Innst. 13 S (2018–2019) som ble vedtatt av Stortinget 11. desember 2018. Dette brevet gjelder Stortingets vedtak og de mål, prioriteringer og rapporteringskrav som departementet stiller til Kystverket i 2019.

Tildelingsbrevet trekker opp målene for Kystverket, herunder etappemål og oppdrag for 2019. Instruks om økonomistyring for Kystverket og arbeidsoppgavene Kystverket har i henhold til denne, skal til enhver tid følges opp.

Hovedprioriteringer for 2019 vil være arbeid med overføring av ansvaret for fiskerihavnene til fylkene, organiseringen av Kystverket og økt innsats på vedlikehold av navigasjonsinnretninger. Videre vil Samferdselsdepartementet i 2019 ha et spesielt fokus på kostnadsstyring og -kontroll i etatene.

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 hvor 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

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
Anita Christoffersen
22 24 64 34

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 skal forvalte tildelte ressurser effektivt og målrettet. Det skal være samsvar mellom bevilgninger og resultatoppnåelse i budsjettåret. Vi viser til departementets brev av 18.12.2018 om etatens system og rutiner for budsjettstyring, herunder fullmakter, jf. også punkt 6.1.

I 2019 skal det igangsettes en gjennomgang av Kystverkets organisering. Departementet kommer tilbake til dette i egne prosesser.

3. Mål, styringsparametere og oppdrag for 2019

Vi viser til målstrukturen i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP-2018-2029), kap. 3, og omtalen av Kystverket i Prop. 1 S (2018-2019).

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Kystverkets prioriteringer i 2019 bygger opp om hovedmålene og følger opp de føringer som ligger i Nasjonal transportplan 2018-2029, Prop. 1 S (2018-2019), Stortingets behandling av disse og dette tildelingsbrevet. I det følgende omtales hovedmålene for Kystverket og prioriteringer for 2019.

3.1 Hovedmål 1:

Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet	
Etappe	Indikator
Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig	<ul style="list-style-type: none">• Pålitelighet for containerskip i faste ruter• Ventetid på los
Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet	<ul style="list-style-type: none">• Endring av seilingstid som følge av farledstiltak
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">• Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSBs prisindeks for transport og lagring• Utvikling i utvalgte konkurranseflater sjø-vei: import på containere vs. lastebil

Kystverket må legge vekt på effektivisering og kostnadsbesparelser i driften av etaten og i sin tjenesteyting. Kystverket må videre legge vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjektene som skal realiseres, og disse må optimaliseres med hensyn på reduserte kostnader og økt nytte.

Prioriteringer i 2019 knyttet til hovedmål 1

Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløsninger

Teknologiutvikling er et viktig virkemiddel for å legge til rette for et mer effektivt og sikkert transportsystem.

Kystverket skal bidra til å utvikle og ta i bruk ny teknologi og nye løsninger som bidrar til å effektivisere Kystverket og som bidrar til bedre tjenester til brukerne.

Nye teknologiske løsninger vil kunne legge til rette for en endring av transportmiddelfordelingen i godstransporten som gjør transportsektoren mer effektiv. For å bidra i utviklingen av en mer effektiv og sikker transportsektor, skal Kystverket 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 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 bane innen 2030.

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.

Godsoverføring

Kystverket skal jobbe for å realisere godsoverføring fra vei til sjø i tråd med etappemålet i NTP 2018-2029. Kystverket skal også vurdere alternative virkemidler for godsoverføring i tillegg til de som står nevnt i NTP 2018-2029. Etaten skal i tertialrapportene og årsrapport rapportere om godsoverføring fra vei til sjø som realiseres gjennom tilskudd, utbedrede farleder og andre tiltak.

Tilskudd til overføring av gods fra vei 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 tertialrapportene og årsrapporten, jf. beskrivelse i vedlagte oversikt over rapporteringskrav.

Ordningen er evaluert i 2018, og Kystverket må i 2019 bidra i oppfølgingen av denne evalueringen. Departementet kommer tilbake med eventuelle tilleggsbestillinger.

Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner

Kystverket skal forvalte den nye tilskuddsordningen for investeringer som støtter opp under utvikling av effektive og miljøvennlige havner, herunder vurdere prosjektsøknader og tildele tilskudd. Det skal rapporteres om omfang og oppfølging i tertialrapportene og årsrapporten.

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 rapporteres om omfang og oppfølging i tertialrapportene og årsrapporten. Ordningen er evaluert i 2018, og Kystverket må påregne å følge opp denne evalueringen. Departementet kommer tilbake med eventuelle tilleggsbestillinger.

Tilskudd til fiskerihavner

Kystverket skal også for 2019 administrere ordningen i samsvar med fastsatte retningslinjer. I henhold til Meld. St. 6 (2018 – 2019) Oppgaver til nye regioner, tas det sikte på å innlemme tilskudd til fiskerihavneanlegg i rammetilskuddet til fylkeskommunene fra 2020, og Kystverket må bidra med å legge til rette for denne innlemmingen.

Farleder og utbygging av fiskerihavner

Kystverket skal følge opp plan for utbygging av farleder og fiskerihavner slik det er beskrevet i Prop. 1 S (2018-2019). Kystverket skal komme tidlig inn og være aktive i lokale og regionale planprosesser for å bidra til gode løsninger for sjøtransporten.

Det er satt av midler til videre prosjektering av Stad skipstunnel med formål å redusere kostnadene ved prosjektet, jf. også punkt 6.4. Vi viser til egen bestilling fra Samferdselsdepartementet i brev datert 14. desember 2018.

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

Samferdselsdepartementet har fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av midler til fiskerihavner og farleder ut over gitt bevilgning med samlede, løpende betalingsforpliktelser på inntil 550 mill. kr.

I 2019 skal Kystverket stå for hoveddelen av den administrative oppfølgingen av forskutteringsordningen. Departementet vil komme nærmere tilbake til saken i egen bestilling.

Midler til ferdigprosjektering av fylkeskommunale og kommunale fiskerihavnetiltak

Det er forutsatt at 10 mill. kr av bevilgningen over kap. 1360 post 60 i 2019 skal gå til å ferdigstille prosjektering av fylkeskommunale og kommunale fiskerihavnetiltak. Midlene gjelder prosjekter som ligger inne i NTP 2018-2029, og Kystverket skal tildele midler på bakgrunn av søknad fra fylkeskommuner og kommuner.

Etaten bes om å gjennomføre en søknadsprosess. Kystverkets forslag om tildeling skal forelegges departementet for endelig avgjørelse innen 12. juni 2019. Kystverket skal gjøre sitt utredningsmaterieell tilgjengelig for søkerne.

Havnestrategi, havneplan og nærskipfart

Kystverket må påregne å fortsette å bistå departementet i arbeidet med nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan.

Short Sea Promotion Centre

For 2019 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 (2018-2019) er det satt mål for oppfølging av kostnadseffektiviseringen innen losordningen, som følge av omorganisering av lostjenesten og konkurranseutsetting av tilbringertjenesten. Departementet vil komme tilbake til dette, blant annet i sammenheng med gjennomgangen av organiseringen av Kystverket.

Anløpsavgift

Kystverket skal i 2019 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, godsoverføring, ny teknologi, klima og miljø, FoU, farleder, konseptvalgutredninger, samfunnsøkonomiske analyser og statistikkgrunnlag.

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 også videreføre arbeidet med å anvende datasystemer og -kilder, som AIS og SafeSeaNet, til transportplanlegging, og gjennomføre eventuelle tilpasninger som vil være til nytte for analyser innenfor godstransport, jf. også omtale under hovedmål 2. Kystverket skal også videreføre arbeidet med statistikk for godstransport på sjø, blant annet ved bruk av SafeSeaNet.

3.2 Hovedmål 2:

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

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 2019 knyttet til hovedmål 2

Drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastruktur

Navigasjonsinfrastrukturen skal ha høy kvalitet og levere stabil navigasjonsveiledning til brukerne. Departementet ber Kystverket trappe opp arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen, jf. også NTP 2018-2029. Drift, vedlikehold, fornying og etablering av nyanlegg skal baseres på vurderinger av risiko og nytte/kostnad. For å sikre effektiv ressursutnyttelse, skal det legges vekt på å samle vedlikeholdsarbeidet geografisk. Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet for fredede fyrbygninger videreføres.

PNT-strategi

Regjeringen la i 2018 fram en strategi for posisjonsbestemmelse, navigasjon og tidsbestemmelse (PNT-strategi). Departementet kommer tilbake til Kystverkets videre oppfølging av strategien på sitt ansvarsområde i egen bestilling.

Losordningen

Kystverket må sette av ressurser for å kunne bistå departementet i arbeid med vurdering av vernelovgivningen for losene, jf. Prop. 65 L (2013-2014) Lov om losordningen (losloven).

Kystverket skal fortsette arbeidet med å gjennomgå 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 opprettholde kapasiteten til å overvåke skipstrafikken i kystfarvann og norske havområder. Kystverket skal videreføre arbeidet med å styrke trafikkovervåkingen langs kysten av Svalbard ved å etablere AIS-basestasjoner.

Kystverket skal videreføre arbeidet med å forenkle meldepliktregimet for skipstrafikken, herunder videreutvikle meldingsportalen SafeSeaNet Norway (SSN) som felles nasjonalt meldepunkt for rapportering fra skipstrafikken til norske myndigheter og havner. Videreutviklingen må ta hensyn til relevant EU-regelverk.

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.

Kystverket skal, i samarbeid med norsk maritim næring og forskningsmiljøer, bidra til å iverksette IMO's strategiske implementeringsplan for e-navigasjon og utvikle og prøve ut e-navigasjonstjenester. Arbeidet skal bygge opp om internasjonal forankring av løsninger og standarder som tar høyde for norske forhold.

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

Bunnkartleggingsprogrammet Mareano er viktig for å øke kunnskapen om norske havområder. Kystverket skal delta i direktoratgruppen for dette programmet i saker som er relevante for Kystverkets ansvarsområde.

Sjøtrafikksentraler

Sjøtrafikksentralene fornyes og oppgraderes for å sikre at de kan operere som forutsatt. I 2019 prioriteres fornying av teknisk utstyr. Arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet skal videreføres.

Sikker lasting og lossing av bulkskip

Kystverket må i 2019 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 videre med kunnskapsgrunnlaget om årsaker til fritidsbåtulykker. Basert på et oppdatert kunnskapsgrunnlag skal Kystverket utrede tiltak innen eget ansvarsområde for å styrke sikkerheten for fritidsfartøyer.

Videre skal Kystverket arbeide for å gjøre 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.

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.

3.3 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">• Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for NO2• Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for PM10• Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
Begrense tapet av naturmangfold	<ul style="list-style-type: none">• Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnettet

Transportsektoren bidrar til store klima- og miljøutfordringer. Gjennom sitt ansvar for oppfølging av sektoren, skal Kystverket ha kunnskap om kildene til Norges klimagassutslipp fra sjøtransport og havn og bidra med analyser av kostnader og effekt av tiltak for å redusere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske for å nå Norges klimamål (for transportsektoren).

Prioriteringer i 2019 knyttet til hovedmål 3

Klimagassutslipp

Kunnskap og analyse av klimatiltak i sektoren

For at Norge skal kunne oppfylle våre klimamål og forpliktelser til lavest mulig kostnad for samfunnet, er det viktig at vi har kunnskap om klimaeffekt og samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike klimatiltak i transportsektoren. Vi må ha også kunnskap om tiltak som ligger under andre departementers ansvarsområder, men som berører vår sektor. Med klimaeffekt menes her utslipp som teller i det norske utslippsregnskapet.

Samferdselsdepartementet trenger bistand fra Kystverket på dette området i de årlige klimalovrapporteringene og i arbeidet med stortingsmeldinger, proposisjoner og handlingsplaner. Kystverket må ha kompetanse og ressurser til å levere dette kunnskapsgrunnlaget. Det er videre viktig at Kystverket jobber tett med øvrige etater og virksomheter for å utvikle kunnskapen om klimatiltak i transportsektoren.

Rapportering på klimagassutslipp fra anleggsvirksomhet

Kystverket skal i årsrapporten rapportere på direkte klimagassutslipp fra anleggsvirksomheten til sektoren.

Klimateknologi i transportsektoren

Transportsektoren står overfor et teknologisk skifte. Ny teknologi kan bidra til utslippskutt fra transportsektoren fremover. Samferdselsdepartementet ber om at Kystverket følger med på teknologiutviklingen, herunder innsikt i barrierer og muligheter for implementering av klimateknologi i sektoren.

Vi ber Kystverket i årsrapporten rapportere på utviklingen av lade- og fyllinfrastruktur for alternative drivstoff i sjøtransport og redegjøre for markedsutviklingen.

Havbase

Kystverket skal fortsette arbeidet med å videreutvikle og drifte Havbase for å gi mer og enda bedre kunnskap om skipsfartens klima- og miljøpåvirkning.

Klimatilpasning

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

Naturmangfold og vannkvalitet

Det er behov for økt kunnskap om sjøtransportens plastforurensning til vann og grunn, og om tiltak for å avbøte og begrense denne. Vi ber Kystverket opparbeide kunnskap innen sitt ansvarsområde. Videre ber vi Kystverket konkretisere hvordan etatens kompetanse og infrastruktur kan benyttes og utvikles i arbeidet med håndtering av marin forsøpling.

Samferdselsdepartementets ønsker en vurdering av behovet for en ny indikator for naturmangfold for bruk i arbeidet med NTP og i de årlige budsjettproposisjonene. Departementet vil ta initiativ til et slikt arbeid.

Sedimenter

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

3.4 Hovedmål 4

Vi viser til det andre etappemålet under hovedmål 2. I tillegg er følgende hovedmål formulert i Meld. St. 33 (2015-2016):

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

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.

Prioriteringer i 2019 knyttet til hovedmål 4

Kystverket skal:

- jobbe videre med justering av den statlige depotstrukturen
- styrke kompetansen og kapasiteten innen håndtering av akutt forurensning i slagte farvann
- 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
- bistå Sysselmannen i arbeidet med å utrede problemstillinger knyttet til omlasting av drivstoff og fiskeprodukter mellom fartøy i Svalbards farvann
- følge opp evalueringene etter øvelsen SCOPE 2017.

Slepeberedskap

Fra 1.1.2019 innføres den nye ordningen som innebærer at Kystvakten overtar det operative ansvaret for den statlige slepeberedskapen, og fra 1.1.2020 vil Kystvakten ivareta hele det operative ansvaret for slepeberedskapen. Kystverket skal fortsatt være ansvarlig myndighet for slepeberedskapen. Kystverket må i 2019 følge opp avtale om ivaretagelse av

operativ statlig slepeberedskap mellom Kystverket og Kystvakten, datert 7. desember 2018, og bidra til å legge til rette for overføringen av det operative ansvaret til Kystvakten.

Miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved U-864

Kystverket skal videreføre arbeidet med miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved ubåtvraket U-864. Vi viser til Stortingets merknader i Innst. 13 S (2018-2019), jf. punkt 6.4.

Samferdselsdepartementet ber på denne bakgrunn Kystverket om å innhente en ekstern vurdering av om det er kommet ny informasjon eller teknologi siden Kystverkets anbefaling fra 2014 som tilsier en endret miljørisikovurdering av heving av hele eller deler av lasten sammenlignet med tildekking. Aktører med innspill om ny informasjon og om ny teknologi involveres i arbeidet med den eksterne vurderingen. Den eksterne vurderingen og Kystverkets faglige tilrådning om oppfølging av denne skal oversendes Samferdselsdepartementet innen 29. mars 2019.

Samarbeid med Senter for oljevern og marint miljø

Kystverket skal i samarbeid med Senter for oljevern og marint miljø utrede etablering av fasiliteter for testing av oljeverntechnologi med frist 1. april 2019, jf. brev fra Samferdselsdepartementet av 26. september 2018. Kystverket må også bidra med å trekke senteret inn på de nasjonale og internasjonale arenaer der dette er naturlig. Videre skal Kystverket bistå Senter for oljevern og marint miljø med utviklingen av et kartverktøy for registrering av marint søppel, basert på Kystverkets app for registrering av strandpåslag av olje, med muligheter for overføring, bearbeiding og presentasjon av dataene i Kystinfo-kartløsning.

4. Andre forutsetninger og krav

4.1 Risikovurderinger

Mål- og resultatstyring er det overordnede styringsprinsippet i statlig forvaltning. Systematiske og gjennomarbeidete risikovurderinger kan bidra til en bedre og mer helhetlig etatsstyring basert på risiko og vesentlighet, og bør være integrert i mål- og resultatstyringen. Kystverkets risikovurderinger er en viktig del av styringsdialogen med departementet.

Bruk av risikovurderinger i styringsdialogen er et område som Samferdselsdepartementet ønsker å videreutvikle, jf. tidligere bestilling fra departementet og svar fra etatene om arbeidet med internkontroll og risikovurderinger i virksomheten. Alle etatene underlagt Samferdselsdepartementet skal nå spille inn risikovurderinger med utgangspunkt i en felles mal. Basert på etatenes innspill vil departementet vurdere hvordan risikovurderingene kan være grunnlag for styringsdialog og utarbeidelse av senere tildelingsbrev, og vil følge opp dette i samråd med etatene.

Vi ber ut fra dette om at Kystverket spiller inn en overordnet risikovurdering i tråd med vedlagte mal til første tertialrapport. Etatens risikovurderinger skal også oppsummeres og omtales i tertialrapportene og årsrapporten.

4.2 Effektivisering

Reformen for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen) er videreført i statsbudsjettet for 2019. Formålet er å gi incentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer. Denne innhenting er satt til 0,5 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunnlaget for beregningen i 2019 er saldert budsjett 2018. For Kystverket er produktivitetsgevinsten i 2019 satt til 8 463 000 kr på kap. 1360, post 01 og 90 000 kr på kap. 1360, post 21.

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

Samferdselsdepartementet er opptatt av Kystverkets arbeid med effektivisering. Etaten skal rapportere på indikatorene for drifts- og administrasjonseffektivitet i tertialrapportene og årsrapporten. I tertialrapportene rapporteres akkumulerte data for tertialet/-ene. Inndata skal også oppgis, jf. brev av 13. juni 2018 fra Samferdselsdepartementet.

4.3 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 fremkommelighet 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 i egne strategier for samfunnssikkerhet og tilhørende handlingsplaner.

Kystverket skal i 2019 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. Den skal sendes som selvstendige vedlegg til hhv. første og andre tertialrapport. I tertialrapportene skal det gis et overordnet sammendrag av rapporten.

Kystverket skal i 2019 delta på de halvårlige kontaktmøtene om samfunnssikkerhet som departementet avholder i forbindelse med ovennevnte rapportering.

Kystverket skal, i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, gjennomføre en kartlegging av etatenes ansvar og oppgaver knyttet til IKT-sikkerhet, jf. Meld. St. 38 (2016-2017) IKT-sikkerhet. Kystverket innkaller til et møte med Sjøfartsdirektoratet. Frist for felles kartleggingsrapport er 1. mars 2019.

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 2019 være en aktiv bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret. Dette innebærer å bidra til ansvars- og rolleavklaringer, og delta i beredskapsplanlegging og øvelser hvor Kystverket har en rolle, inkludert evalueringsarbeidet etter NATO-øvelsen Trident Juncture 2018.

I tillegg ber vi Kystverket være særlig oppmerksom på det forebyggende sikkerhetsarbeidet gjennom å følge opp bestemmelsene i sikkerhetsloven med forskrifter. Kystverket må være forberedt på å bli involvert i arbeidet departementet iverksetter knyttet til ny sikkerhetslov og forskrifter som trer i kraft i 2019, samt følge opp eventuelle vedtak departementet pålegger Kystverket i den forbindelse.

Kystverket skal i løpet av 2019 rapportere om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid. Samferdselsdepartementet kommer tilbake med nærmere bestilling.

I løpet av første halvdel av 2019 skal det utarbeides en helhetlig og overordnet risiko- og sårbarhetsanalyse av transportsektoren. Samferdselsdepartementet ber derfor om at Kystverket setter av ressurser i første halvdel av 2019 til dette. Kystverket vil tidlig i januar 2019 motta en nærmere bestilling med en presisering av hva det forventes at Kystverket skal bidra med i arbeidet.

4.4 Regionreformen – overføring av fiskerihavner

Som en del av regionreformen skal statens eierskap og forvaltningsansvar for fiskerihavneanlegg overføres til fylkeskommunene 1. januar 2020. Overføringen skal skje gjennom avtaler med fylkene, og Kystverket må sette av tilstrekkelig ressurser til å gjennomføre disse prosessene.

Kystverket skal også sette i gang arbeidet med å få tinglyst overføringene av Kystverkets rettigheter i fiskerihavneanlegg til fylkene, herunder eventuelle oppmålinger som følge av dette.

4.5 Oppfølging av Riksrevisjonens rapporter

Riksrevisjonen har gjennomført en virksomhetsanalyse av Kystverket og hovedfunnene er presentert i Dokument 1 (2018-2019). Rapporten peker på at Kystverket ikke har etablert et godt nok system på alle punkter for å måle og følge opp resultatene av virksomheten. Det pekes også på ikke fullført oppfølging av tidligere avdekkede mangler, og at det ikke foreligger resultatindikatorer på flere områder.

Kystverket må i 2019 følge opp mangler som fremkommer av Riksrevisjonens rapport. Departementet vil også komme tilbake til oppfølgingen i egen sak.

Riksrevisjonen er også i gang med revisjon av myndighetenes arbeid med å ivareta miljø og fiskeri ved petroleumsvirksomhet i nordområdene, og etterlevelsesrevisjon av anskaffelsesvirksomheten i Kystverket. Rapporter fra disse undersøkelsene vil foreligge i henholdsvis januar og mars, og Kystverket vil bli involvert i oppfølgingen av rapportene.

4.6 Havne- og farvannsloven

Departementet er i gang med å følge opp NOU 2018:4 Sjøveien videre Forslag til ny havne- og farvannslov, og utarbeide en lovproposisjonen som skal fremmes for Stortinget. Kystverket må følge opp lovarbeidet og bidra i departementets arbeid med faglige vurderinger der det er behov for dette.

4.7 Havneforordningen

Havneforordningen skal implementeres i norsk rett våren 2019. Kystverket må sette av ressurser til å veilede havner og brukere om forordningen samt ivareta en eventuell rolle som klageinstans.

4.8 Havneseikring og terrorberedskap

Kystverket skal følge opp og føre tilsyn med havner og havneanlegg som er godkjent i henhold til gjeldende havneseikringsregelverk. 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.

4.9 Kystverkets rolle som tilsynsmyndighet

Samferdselsdepartementet forutsetter at Kystverket utøver delegert tilsynsmyndighet etter havne- og farvannsloven, losloven, forurensningsloven og svalbardmiljøloven basert på vurdering av risiko og vesentlighet.

4.10 EØS-arbeidet

Regjeringen fører en aktiv europapolitikk, og la våren 2018 frem en ny strategi for samarbeidet med EU i perioden 2018–2021. Oppfølging av denne strategien, og særlig hovedbudskapet om å jobbe effektivt og systematisk med EU/EØS-sakene, blir viktig i året som kommer. Videre vil arbeidet med å ivareta norske interesser knyttet til Brexit bli prioritert.

I det løpende EØS-arbeidet er det særlig viktig å være tidlig ute i medvirkningsarbeidet for å identifisere saker som er viktige for Norge så tidlig som mulig, og medvirke til at regelverksutformingen blir mest mulig i tråd med norske interesser. Videre er det viktig å bidra til å oppfylle regjeringens mål om å redusere etterslepet av EU-rettsaker som vurderes for innlemmelse i EØS-avtalen. For å oppnå dette er et godt samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. 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 Kystverket deltar i EUs regleverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon.

5. Administrative forhold

5.1 Tilgjengeliggjøring av offentlige data

Kystverket skal følge opp strategi for tilgjengeliggjøring av offentlige data i samferdselssektoren, jf. Samferdselsdepartementets oppdragsbrev av 12.04.2018.

5.2 Arbeid med å øke antall 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 innen 1. august 2019 redegjøre for antall lærlinger i etaten, innenfor hvilke fag og om det har 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.

5.3 Fellesføring om inkluderingsdugnad

Kystverket skal arbeide systematisk for å realisere regjeringens inkluderingsdugnad, og utvikle rutiner og arbeidsformer i personalarbeidet med sikte på å nå målene for dugnaden. Kystverket skal i årsrapporten redegjøre for hvordan Kystverket rekrutteringsarbeid har vært innrettet for å nå 5 % målet og de øvrige målene for inkluderingsdugnaden.

Har Kystverket hatt nyansettelser i rapporteringsperioden, skal andelen som har nedsatt funksjonsevne eller hull i CV'en rapporteres i årsrapporten. Har Kystverket færre enn fem nyansettelser i perioden, skal prosentandelen ikke rapporteres i årsrapporten, for å sikre personvernet til de nyansatte. For disse virksomhetene kan det være aktuelt å ha en lengre måleperiode (enn ett år) før måltallet rapporteres. I årsrapportens kapittel 4 skal alle virksomheter vurdere arbeidet opp mot målene for dugnaden; hva som har vært vellykkede tiltak, hva som har vært utfordringer, og hvorfor virksomheten eventuelt ikke har lyktes med å nå målene for dugnaden. Vi viser forøvrig til rundskriv H-3/18 om regjeringens inkluderingsdugnad.

5.4 Fellesføring om å motvirke 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. Vi viser også til rundskriv H-8/17.

6. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 11. desember 2018 statsbudsjettet for 2019, jf. Prop. 1 S (2018–2019) og Innst. 13 S (2018–2019). For bevilgningen på kap. 5577, post 74, viser vi til Innst. 3 S (2018–2019) som Stortinget vedtok 12. desember 2018.

6.1 Bevilgninger

For Kystverket ble disse bevilgningene vedtatt:

Kap. 1360 Kystverket

Post	Benevnelse	kr
01	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	1 715 100 000
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	44 000 000
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	378 500 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	25 200 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	270 500 000
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	42 000 000
71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 900 000
72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	77 400 000
73	Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, <i>kan overføres</i>	50 000 000
	Sum kap. 1360	2 613 600 000

Kap. 4360 Kystverket

Post	Benevnelse	kr
02	Andre inntekter	12 300 000

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

Post	Benevnelse	kr
74	Sektoravgifter Kystverket	798 000 000

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 (2018-2019).

Det er for 2019 satt av totalt 49 mill. kr på kap. 1360 til BarentsWatch, fordelt med 18 mill. kr over post 01 Driftsutgifter og 31 mill. kr over post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold. Videre er det satt av 10,4 mill. kr på post 01 Driftsutgifter til Kystkultur for 2018. Stortinget har økt bevilgningen til vedlikehold av navigasjonsinnretninger med 40 mill. kr for å trappe opp arbeidet med å innhente vedlikeholdsetterslepet. Etter Stortingets budsjettbehandling er post 30 Nyanlegg og større vedlikehold økt med 20 mill. kr for å sikre videre fremdrift i prosjektingen av Stad skipstunnel, med sikte på å gjennomføre prosjektet i tråd med de rammene som er satt i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Videre er rammen på post 34 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift redusert med 15 mill. kr, ettersom prosjektet innseiling Leirpollen er forsinket og tidligst kan starte sent i 2019. Se også omtale i punkt 6.4. På post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg skal det settes av 10 mill. kr til å ferdigstille prosjektering av fylkeskommunale og kommunale fiskerihavnetiltak, jf. omtale under hovedmål 1. Det er videre satt av 20 mill. kr på post 01 Driftsutgifter til tinglysning og oppmåling av fiskerihavner i forbindelse med overføring til fylkene.

Som det går fram av pkt. 2 har Samferdselsdepartementet i brev av 18.12.18 bedt Kystverket om en tilbakemelding innen 25.01.19, om hvilke systemer og rutiner etaten har for at bevilgninger Stortinget har vedtatt brukes, og at ev. fullmakter følges. På grunnlag av tilbakemeldingen fra Kystverket vil departementet vurdere den videre oppfølgingen.

6.2. Fullmakter vedtatt av Stortinget

Stortinget vedtok ved behandlingen av Prop. 1 S (2018–2019) og Innst. 13. S (2018–2019) bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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.

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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	
	21 og 30	Investeringer	350 mill. kroner

325 mill. kr av denne fullmakten gjelder prosjektet med tildekking av U-864 på post 21. Disse fullmaktene delegeres til Kystverket.

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

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2019 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 2019 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.

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 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.

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 av 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 2019. 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 Kystverket, 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 2019 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 (2018–2019) har transport- og kommunikasjonskomiteen følgende merknader som gjelder Kystverket:

Komiteén viser til at Kystverket anbefaler å tildekke U-864, og at regjeringen legger til grunn oppstart av dette arbeidet i 2019. Komiteén en viser også til at det lokalt er stor bekymring for konsekvensene av at kvikksølvet ikke blir fjernet, og at det i noen fagmiljøer blir hevdet at det er mulig å heve hele eller deler av lasten, og at dette kan gjøres på en forsvarlig måte. Komiteén vil derfor be regjeringen vurdere om det har tilkommet ny informasjon eller ny teknologi som tilsier at heving av hele eller deler av lasten er miljømessig forsvarlig, før arbeidet med tildekking iverksettes.

[...]

Komiteéns flertall, [...], viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti der det er enighet om å bevilge 20 mill. kroner til å sikre videre fremdrift i prosjekteringen av Stad skipstunnel, med sikte på å gjennomføre prosjektet i tråd med de rammene som er satt i Nasjonal transportplan 2018–2029.

[...]

Komiteéns flertall, [...], viser til budsjettavtalen med Kristelig Folkeparti og reduserer rammen til post 34 med 15 mill. kroner for 2019. [Komiteén] merker seg at arbeidet med innseiling til Leirpollen i Tana er forsinket, og tidligst kan starte sent i 2019. Dette er ett av prosjektene som har fått midler som kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift i 2014. Differensiert arbeidsgiveravgift er nå gjeninnført, og prosjekter som har fått klarsignal til oppstart, vil få nødvendige bevilgninger til de er ferdige.

7. Rapportering og resultatoppfølging

7.1 Generelt

I instruks om økonomistyring for Kystverket er det satt krav til rapportering fra etaten både i og etter budsjettåret. Vedlagt følger oversikt over rapporteringskrav i årsrapporten og tertialrapportene for Kystverket.

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. Bestemmelsene om økonomistyring i staten, pkt. 1.5.1, 2.3.3 og 3.4. Det vises også til Finansdepartementets rundskriv R-115 av 24. november 2016 om utarbeidelse og avleggelse av statlige virksomheters årsregnskap, og maler for årsrapport og årsregnskap fra Direktoratet for økonomistyring.

Årsrapporten for 2019 skal bl.a. inneholde en helhetlig framstilling og vurdering av Kystverket sine 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.

Årsrapport med regnskap skal sendes Samferdselsdepartementet senest 13. mars 2020. Årsrapporten skal publiseres innen 1. mai 2020, eller så snart rapporten er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten. Staten skal ikke publisere årsrapporten før rapporten har vært behandlet i styringsdialogen.

7.3 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 10. juni 2019 og 10. oktober 2019 skal Kystverket sende tertialrapport til departementet. Rapporten skal inneholde:

- en oversikt over risikoområder og tiltak i tråd med vedlagte mal
- oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 3 og 4
- prognose bruken av bevilgningene for budsjettåret
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2018-2019) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- en overordnet omtale i rapporten og et eget vedlegg om samfunnssikkerhet.

8. Plan for etatsstyringsmøtene mv.

Måned	Aktivitet	Dato
Februar	- Etatsstyringsmøte med statsråden	15. februar
Mars/april	- Årsrapport 2018	15. mars
	- Møte om årsrapporten for 2018	10. april
Juni	- Tertialrapport 1 til departementet	10. juni
	- Etatsstyringsmøte	24. juni
	- Kontaktmøte samfunnssikkerhet og beredskap	12. juni
Oktober	- Tertialrapport 2 til departementet	10. oktober
	- Etatsstyringsmøte	29. oktober
Desember	- Kontaktmøte samfunnssikkerhet og beredskap	11. desember

9. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1360, 4630 og 5577, post 74 til disposisjon for Kystverket i 2019. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1. S (2018–2019) og Innst. 13 S (2018–2019), ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2019, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen

Ottar Ostnes (e.f.)
ekspedisjonssjef

Anita Christoffersen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi

Riksrevisjonen

Nr.		Rapporteringskrav		Rapport				Kommentar	
		Styringsparameter	Annen rapp.	T1	T2	Årsrapport	Annen frist		
Risikovurderinger									
Felles for alle etatene									
	Risikoområder		X	X				Oversikt over risikoer og tiltak, jf. egen mal. Basert på innspill i mal	
	Oppsummering av risikoer	X		X	X	X			
Andre krav til etaten									
	Kostnadstyring og -kontroll	X		X				Risikoområde som skal inngå i mal og rapportering	
	Fullmakter for forpliktelser utover budsjettåret		X	X					
Mål (fra tildelingsbrevet)									
Fremkommelighet									
	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			
Trafikksikkerhet									
	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			
Miljø									
	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 transportnettet	X		X	X	X			
Beredskap mot akutt forurensning									
	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			
Økonomi/ressursbruk									
	Regnskap kap./post	X		X	X	X			
	Prognose forbruk kap./post	X		X	X				
	Bruk av fullmakter	X		X	X	X			
	Årsregnskap	X				X			
Andre krav til etaten									
	Systemer for fullmakter		X				25.01.2019		
Effektiv ressursbruk									
Administrasjon									
	Lønnsutgifter per årsverk (KPI1)	X		X	X	X		Inndata skal også oppgis (lønn og sosiale utgifter)	
	Totalutgift per årsverk (KPI2)	X		X	X	X			
	Lønnsutgiftsandel (KPI3)	X		X	X	X		Inndata skal også oppgis (administrasjonsutgifter)	
	Andel administrative utgifter (KPI4)	X		X	X	X			
	Administrative utgifter per årsverk (KPI5)	X		X	X	X			
	Tiltak for å følge opp ABE-reformen		X		X	X		Beskrive tiltak for å følge opp ABE-reformen	
Adm. nøkkeltall DFØ									
	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			
	Lønnsandel av total omsetning		X			X			
	Konsulentandel av total omsetning		X			X			
Andre krav til etaten									
Kostnadskontroll									
	Vesentlige endringer i framdrift inv. prosjekter og iverksettelsestidspunkt for nye tiltak	X		X	X				
Andre rapporteringskrav i tildelingsbrevet									
	Samfunnsikkerhet	X		X	X	X		Hovedrapportering i vedlegg til T1 og T2	
	EØS-arbeidet		X			X			
	Inkluderingsdugnaden		X			X		Kort beskrivelse av arbeidet i etaten i 2019	
	Likestilling i virksomheten		X			X			
	Læringer i virksomheten		X			X		Følge tidligere maler fra SD	
	System for vurdering av samf.øk. lønnsomhet og kostnadsreduksjoner i større prosjekter		X			X			
	Vedlikeholdsetterslep		X			X		Kvitteres ut som egen sak til SD	
	Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløsninger		X	X	X	X			
							01.08.2019	Beskrive hvordan dette følges opp	
								Tallfeste utvikling	
								Beskrive effekt av arbeidet	

Godsoverføring	X	X	X	X		
Tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner	X	X	X	X		Beskrive omfang og oppfølging
Tilskudd til havnesamarbeid	X	X	X	X		Beskrive omfang og oppfølging
Tilsyn med beregning og innkreving av anløpsavgift	X			X		
Tilgjengeliggjøring av offentlige data	X			X		jf. SDs oppdragsbrev av 12.04.2018
Rapportering fra tilskuddsordning for godsoverføring						
Overført mengde gods målt i tonn og tonnkm	X	X	X	X		
Klima- og miljøeffekter	X	X	X	X		
Beskrivelse av prosjekt, herunder type fartøy, gods, transportstrekning	X	X	X	X		
Status for igangsatte prosjekt i henhold til plan, herunder varighet og måloppnåelse	X	X	X	X		
Saksbehandlingstid og ressursbruk ved forvaltning	X	X	X	X		

Overordnede risikovurderinger for 2019 - (navn på etat)

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

Risikoen på virksomhetsnivå

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

- Etatens samfunnsoppdrag og mål
- Gjennomføring av budsjettet
- Effektiv ressursbruk
- At virksomheten driver i samsvar med gjeldende lover og regler

De identifiserte risikoene samles i et mindre antall kategorier (f.eks. 1-3 innenfor hvert av hovedområdene), som utgangspunkt for risikomatrisen.

Risikomatrise

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

Sannsynlighetskategorier:

S1	S2	S3	S4	S5
Meget liten	Liten	Moderat	Stor	Svært stor

Konsekvenstype:

1	2	3	4	5
Ubetydelig	Lav	Moderat	Alvorlig	Svært alvorlig

Risikonivåer (kombinasjonen av sannsynlighet og konsekvens, se risikokart s. 3):

1	2	3	4
Lav	Moderat	Høy	Kritisk

For hver av de definerte kategoriene settes det opp identifiserte risikoer/risikomomenter og tiltak. Utgangspunktet for rapporteringen bør være risikomomenter der risikonivået er moderat til kritisk (og senere rapportering på om risikonivået er brakt ned til et lavere nivå). Tiltak kan inndeles i ulike faser, f.eks. 1) gjennomførte tiltak, 2) tiltak i prosess, 3) planlagte tiltak og 4) mulige tiltak.

Eksempel på risikomatrix:

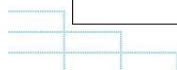
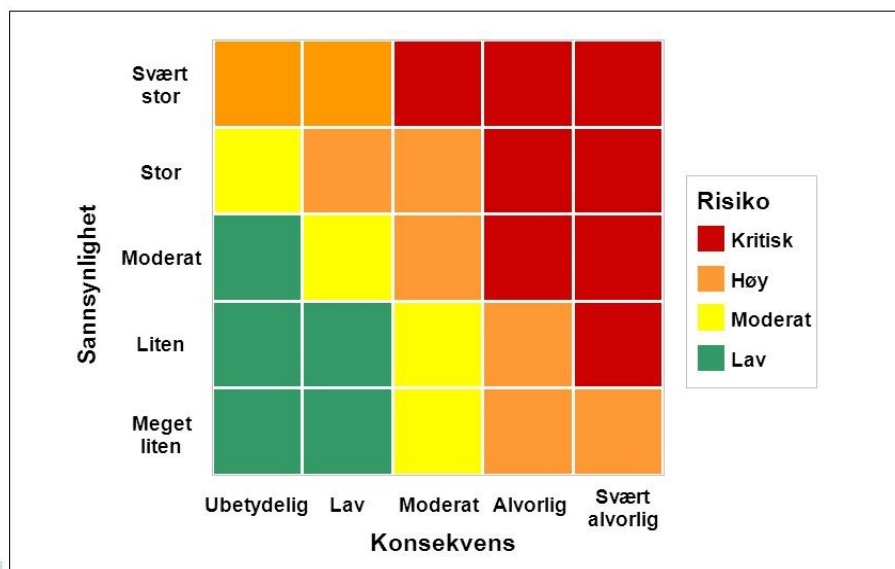
Kategori 1: Samfunnsoppdraget

Beskrivelse: Risiko for manglende oppfyllelse av samfunnsoppdraget

Her settes inn et kort avsnitt om hva manglende oppfylling av samfunnsoppdraget kan innebære.

Risikomoment	S og K	Risikonivå	Tiltak
Omstillingsevne <i>Hva kan skje? Iboende risiko</i>	3 og 5	Kritisk	Gjennomførte tiltak Tiltak i prosess Planlagte tiltak Mulige tiltak
Miste nøkkelpersonell/kompetanse <i>Hva kan skje? Iboende risiko</i>	3 og 3	Høy	Gjennomførte tiltak Tiltak i prosess Planlagte tiltak Mulige tiltak

Risikokart





DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

16/3781-2

14.09.2016

Tiltak for å øke antall lærlinger i staten

Regjeringen har satt ambisiøse mål i regjeringsplattformen for inntak av lærlinger i offentlige virksomheter. Sammen med de øvrige partene i arbeidslivet og kunnskapsministeren signerte jeg den nye samfunnskontrakten for flere læreplasser i mars i år. I samfunnskontrakten skal partene jobbe aktivt for at flere søkere skal få læreplass gjennom å rekruttere flere bedrifter og virksomheter. Hovedmålet med den nye samfunnskontrakten er at alle kvalifiserte søkere skal få tilbud om læreplass.

For å følge opp målene i regjeringsplattformen og i den nye samfunnskontrakten og nå i tråd med regjeringens beslutning ber jeg departementene om:

1. *Å videreføre kravet til alle statlige virksomheter om å knytte til seg minst én lærling.*

Dette kravet er et sentralt tiltak i strategien for å øke antall lærlinger i statsforvaltningen, som regjeringen iverksatte i 2015. Det vises til brev om flere lærlinger i statlige virksomheter, som kunnskapsministeren og jeg sendte til alle departementene i mars i fjor. Kravet som ble formidlet i fjor, var imidlertid avgrenset til å gjelde kun for 2015. Vi har valgt å videreføre kravet - også utover 2016. Dersom virksomheter med færre enn 100 ansatte ikke har forutsetninger for å fylle kravene i læreplanen, eller inngå samarbeid med andre for å oppfylle kravet, må dette avklares med overordnet departement. Virksomhetene skal også hvert år vurdere om de kan øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

2. *For å styrke en felles innsats for å rekruttere lærlinger og bidra til et yrkesfaglig løft, skal statlige virksomheter knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor.*

Opplæringskontoret skal bistå statlige virksomheter i arbeidet med å følge opp lærlingene. Det dreier seg blant annet om forvaltning av lærekontrakter og tilrettelegging for opplæring.

3. *For å sikre drift av opplæringskontoret og legge til rette for innflytelse fra virksomhetene, skal statlige virksomheter tilknyttet OK bidra til medfinansiering. Dette vil skje ved at opplæringskontoret beholder om lag en tredjedel av lærlingtilskuddet.*

Tilbakehold av lærlingtilskudd er det normale i arbeidslivet ellers når virksomheter knytter seg til et opplæringskontor. Opplæringskontorets nedslagsfelt har til nå vært avgrenset til å omfatte statlige virksomheter i Oslo og Akershus. Fra 2017 utvides virkefeltet til også å omfatte statlige virksomheter i Østfold og Buskerud.

OK stat ble etablert i 2013 som et samarbeidsprosjekt med Kunnskapsdepartementet og med arbeidsgiveransvaret lagt til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det er tidligere besluttet at opplæringskontoret skal gjøres til en permanent ordning, og at kontoret skal legges til Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) fra 1. januar 2017.

I tråd med regjeringens beslutning ber jeg også om følgende:

- At departementene følger opp kravet om å knytte til seg minst én lærling i styringsdialogen og sette i gang prosessen overfor underliggende virksomheter. Det enkelte departement velger selv i hvilken form kravet formidles, men eksempelvis kan man tydeliggjøre kravet i tildelingsbrevet for 2017.
- At departementene informerer sine underliggende virksomheter i de aktuelle fylkene herunder Oslo, Akershus, Buskerud og Østfold om at de skal knytte seg til OK stat eller et annet opplæringskontor. OK stat vil i etterkant selv ta kontakt med statlige virksomheter i de aktuelle fylkene for å gi informasjon om hva de kan tilby av bistand.

Lykke til med arbeidet!

Med hilsen



Jan Tore Sanner

Adresseliste

Arbeids- og sosialdepartementet	Postboks 8019 Dep	0030	OSLO
Barne- og likestillingsdepartementet	Postboks 8036 Dep	0030	OSLO
Finansdepartementet	Postboks 8008 Dep	0030	OSLO
Forsvarsdepartementet	Postboks 8126 Dep	0032	OSLO
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030	OSLO
Justis- og beredskapsdepartementet	Postboks 8005 Dep	0030	OSLO
Klima- og miljødepartementet	Postboks 8013 Dep	0030	OSLO
Kulturdepartementet	Postboks 8030 Dep	0030	OSLO
Kunnskapsdepartementet	Postboks 8119 Dep	0032	OSLO
Landbruks- og matdepartementet	Postboks 8007 Dep	0030	OSLO
Nærings- og fiskeridepartementet	Postboks 8090 Dep	0032	OSLO
Olje- og energidepartementet	Postboks 8148 Dep	0033	OSLO
Samferdselsdepartementet	Postboks 8010 Dep	0030	OSLO
Statsministerens kontor	Postboks 8001 Dep	0030	OSLO
Utenriksdepartementet	Postboks 8114 Dep	0032	OSLO



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

15/2071-

03. 11. 2016

Tiltak for å øke antall lærlinger i staten

Regjeringen har satt ambisiøse mål i regjeringsplattformen for inntak av lærlinger i offentlige virksomheter. Vedlagt følger kopi av brev fra kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner av 14. september 2016 om tiltak for å øke antall lærlinger i staten.

Kravet om at alle statlige virksomheter skal knytte til seg minst én lærling videreføres også utover 2016. Dersom virksomheter med færre enn 100 ansatte ikke har forutsetninger for å fylle kravene i læreplanen, eller inngå samarbeid med andre for å oppfylle kravet, må dette tas opp med Samferdselsdepartementet. Virksomhetene skal også hvert år vurdere om de kan øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag.

For å styrke en felles innsats for å rekruttere lærlinger og bidra til yrkesfaglig løft, skal statlige virksomheter knytte seg til opplæringskontoret OK stat eller et annet opplæringskontor som skal bistå i arbeidet med å følge opp lærlingene.

For å sikre drift av opplæringskontoret og legge til rette for innflytelse fra virksomhetene, skal statlige virksomheter tilknyttet OK bidra til medfinansiering. Dette vil skje ved at opplæringskontoret beholder om lag en tredjedel av lærlingtilskuddet. Hittil har opplæringskontorets nedslagsfelt være avgrenset til å omfatte statlige virksomheter i Oslo og Akershus. Fra 2017 utvides det til å omfatte statlige virksomheter i Østfold og Buskerud.

Jeg ber virksomhetene **innen 1. august og første gang 1. august 2017** redegjøre for antall lærlinger i virksomheten, innenfor hvilke fag og om det har vært vurdert å øke antall lærlinger og tilby opplæring i nye lærefag. Innen samme dato bes de av virksomhetene som har færre enn 100 ansatte redegjøre for hvorfor de ikke har forutsetninger for å fylle kravene i læreplanen, eller inngå samarbeid med andre for å oppfylle kravene.

Jernbaneverket har i dag lærlinger innen en rekke jernbanetekniske fag. Fra 2017 må kravet om lærlinger i statlige virksomheter videreføres av Jernbanedirektoratet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ketil Solvik-Olsen', written over the printed name below.

Ketil Solvik-Olsen

Vedlegg

Adresseliste

Jernbaneverket	Postboks 4350	2308	HAMAR
Kystverket hovedkontoret	Postboks 1502	6025	ÅLESUND
Luftfartstilsynet	Postboks 243	8001	BODØ
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	Postboks 93	4791	LILLESAND
Statens havarikommisjon for transport	Postboks 213	2001	LILLESTRØM
Statens jernbanetilsyn	Postboks 7113 St. Olavs plass	0130	OSLO