



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kystverket hovedkontoret
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Deres ref

Vår ref
16/1175-

Dato

23.12.2016

STATSBUDSJETTET 2017 – TILDELINGSBREV TIL KYSTVERKET

1. Innledning

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017). Dette brevet gjelder Stortingets budsjettvedtak og de vilkår og krav som departementet stiller til Kystverket i 2017.

Det vises videre til 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, herunder delmål samt prioriteringer og krav i 2017.

2. Overordnede mål

Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. 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 miljøhensyn skal være en integrert del av virksomheten.

Kystverket har ansvar for å forvalte tildelte ressurser effektivt og målrettet.

3. Mål, styringsparameter og oppdrag for 2017

Vi viser til målstrukturen i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, kap. 5, og omtalen av kap. 1360 i Prop. 1 S (2016-2017). Samferdselsdepartementet legger til grunn at Kystverkets prioriteringer i 2017 bygger opp om hovedmålene og følger opp de føringer som ligger i Nasjonal transportplan 2014-2023, budsjettforemlegget for 2017, Stortingets behandling av disse og dette tildelingsbrevet. I det følgende omtales hovedmålene for Kystverket og prioriteringer for 2017.

Hovedmål 1- Fremkommelighet

Bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret.	
Etappemål	Indikator
Bedre pålitelighet i transportsystemet	Ventetid på maritime tjenester og oppetid på maritim infrastruktur

Fortsatt innsats på utbedring av farleder og videreføring av transportplanleggingsarbeidet er sentralt i 2017.

Prioriteringer i 2017 knyttet til hovedmål 1

Havnestrategi

Kystverket må i 2017 bidra i videre oppfølging av havnestrategien. Departementet vil komme tilbake til dette i eget brev.

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.

Tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø - insentivordningen

For å stimulere til overføring av gods fra veg til sjø, etableres en midlertidig forsøksordning i tre år med tilskudd til tilbydere av sjøtransporttjenester som utvikler nye transportkonsept som gjør sjøtransport mer attraktivt enn vegtransport. Kystverket skal administrere ordningen i samsvar med retningslinjene som er under utarbeidelse av Kystverket og departementet. Det skal rapporteres om framdrift, resultater og anbefalt oppfølging i de ordinære rapporteringene i løpet av året.

Farleder og fiskerihavner

Bevilgningen til farleder og fiskerihavner skal gå til gjennomføring av prosjekter som fremgår i Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017).

Samferdselsdepartementet vil ta stilling til videre håndtering av farledsprosjektene Borg havn Røsvikrenna (Borg I) og Innseiling Borg Del II (Borg II) etter behandlingen av Kystverkets søknad til Miljødirektoratet om mudring, sprenging og deponering i innseilingen til Borg havn. Vi ber om at Kystverket holder departementet orientert om utviklingen i saken.

Kystverket må ferdigstille forprosjekt om Stad skipstunnel, og oversende dette til departementet innen mai 2017. Etaten må videre sette av ressurser til påfølgende prosess med ekstern kvalitetssikring (KS2).

I arbeidet med Longyearbyen havn skal Kystverket følge opp den videre planleggingen av utbyggingen av havneinfrastrukturen. Departementet vil komme tilbake til saken i eget brev.

Kystverket skal søke å avhende ikke-næringsaktive fiskerihavner i henhold til etatens plan.

Short Sea Promotion Centre

For 2017 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 aktivt i arbeidet med å fremme sjøtransporten.

Lostjenesten og tilbringertjenesten

Prop. 65 L (2013-2014) Lov om losordningen (losloven) går det fram at losordningen skal gjøres mer kostnadseffektiv gjennom omorganisering av lostjenesten og konkurranseutsetting av tilbringertjenesten.

Lostjenesten er omorganisert fra 1. januar 2015. Kystverkets evaluering av den nye organiseringen ble forelagt departementet i 2016. Departementet vil komme tilbake til videre håndtering av saken. Kystverket bes holde departementet orientert om mulige tiltak for kostnadseffektivisering av lostjenesten.

Konkurranseutsetting av tilbringertjenesten er gjennomført i 2016. Kystverket må følge opp overfor kontraktspartner at krav om tjenestelevering oppfylles og at kostnadsbesparelsene nås (25 mill. kr pr. år sammenlignet med drift i egenregi).

Transportplanlegging

I budsjettet for 2017 er bevilgningen til transportplanlegging videreført. Bevilgningen skal nyttes til planlegging av farledsprosjekter og til å øke etatens kompetanse på godstransport og intermodale transportløsninger, slik at etaten styrkes som transportetat.

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

For å kunne videreutvikle egne tjenester og gi departementet råd om virkemidler på sjøtransportområdet er det viktig at Kystverket styrker sin kunnskap om utvikling av ny teknologi og nye tjenester innen sjøtransport og havnetjenester.

Kystverket skal utarbeide samfunnsøkonomiske analyser, ev. som del av konseptvalg-utredning, for investeringsprosjekter. Kystverket må videreføre arbeidet med å utvikle det samfunnsøkonomiske analyseverktøyet for havne- og farledstiltak, herunder analyser av andre tiltak rettet mot godstransportsektoren. Kystverket skal også delta aktivt i arbeidet med tverretatlige konseptvalgutredninger.

God statistikktilgang er en viktig premisse for transportplanlegging og forskning på sjøtransporten. Departementet forutsetter at Kystverket samler inn, kvalitetssikrer og publiserer statistikk for godstransport på sjø i tråd med forskrift om rapportering av godsopplysninger i SafeSeaNet. Kystverket skal samarbeide med Statistisk sentralbyrå for å bidra til effektiv rapportering og høy kvalitet på offisiell statistikk om godstransport på sjø.

Hovedmål 2 - Trafikksikkerhet

Det skal ikke forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren (nullvisjonen).	
Etappemål	Indikator
Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransport.	Antall drepte og skadde og antall alvorlige hendelser i sjøtransport.

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 2017 knyttet til hovedmål 2

Kystverket skal i 2017 følge opp tiltak og prioriteringer i Meld. St. 35 (2015-2016)/Innst. 72 S (2016-2017). Oppfølging av stortingsmelding og innstilling vil bli gitt i egen bestilling.

Drift, vedlikehold og fornying av navigasjonsinfrastruktur

Arbeidet med å redusere vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen skal fortsette i 2017. Innen drift og vedlikehold skal installasjoner som har direkte betydning for navigasjonssikkerheten prioriteres. Prioritering av midler til fornying av innretninger 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 reduserte fremtidige 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) er det igangsatt et arbeid med en helhetlig vurdering av vernelovgivningen 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 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 2017.

Videre skal Kystverket opprettholde kapasiteten til å innhente AIS-data fra basestasjoner og satellitt. Kystverket skal starte etablering av AIS-basestasjoner på Svalbard, jf. egen bestilling om oppfølging av Meld. St. 35 (2015-2016) og Innst. 72 S (2016-2017).

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. I 2017 prioriteres fornying av teknisk utstyr. Arbeidet med å utvide dekningsområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet skal igangsettes, jf. egen bestilling om oppfølging av Meld. St. 35 (2015-2016) og Innst. 72 S (2016-2017).

BarentsWatch

Det er for 2017 bevilget totalt 47,6 mill. kr på kap. 1360 til BarentsWatch, 17,4 mill. kr over post 01 Driftsutgifter til videreutvikling av BarentsWatch som et helhetlig overvåkings- og informasjonssystem for hav- og kystområdene, og 30,2 mill. kr over post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold.

Aktivitetsplanen for 2017 som behandles av styringsgruppen og departementsgruppen for BarentsWatch skal ligge til grunn for prioriteringene i 2017.

Sikker lasting og lossing av bulkskip

Kystverket må i 2017 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 må også utarbeide utkast til rapport til ESA (EFTA Surveillance Authority) om oppfølging direktiv 2001/96 om sikker lasting og lossing av bulkskip.

Fritidsfartøy

Kystverket skal arbeide for å styrke kunnskapsgrunnlaget knyttet til årsaksforhold til fritidsulykker 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.

Hovedmål 3 - Miljø

Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.	
Etappemål	Indikator
Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter
Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	<ul style="list-style-type: none">• Antall prosjekt med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø• Antall utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og naturmangfold.

Kystverket har et ansvar for å følge opp nasjonale mål og internasjonale forpliktelser på helse- 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 2017 knyttet til hovedmål 3

Omstilling til lavutslippssamfunnet

I tråd med Nasjonal transportplan 2014-2023 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 for sjøtransport og havner. I 2017 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. Det er viktig å søke løsninger som er markedsbaserte og hvor eventuelle statlige økonomiske bidrag primært fungerer som en katalysator i startfasen.

Klima

Det er 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 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.

Bunnkartleggingsprogrammet Mareano er viktig for å øke kunnskapen om norske havområder. Kystverket skal som avtalt 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 2017 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.

Oljevern- og miljøsentere i Lofoten og Vesterålen

Forslag til konsept for et oljevern og miljøsentere skal utredes videre i 2017. Det kan fortsatt være behov for noe bistand fra Kystverket i dette arbeidet.

Hovedmål 4 - Beredskap mot akutt forurensning-

Forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning.
Etappemål
<ul style="list-style-type: none">• Effektiv håndtering av akutte forurensningshendelser• Forhindre og begrense miljøskadelige utslipp fra skipsvrak

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

Prioriteringer i 2017 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). Oppfølging av stortingsmelding og innstilling vil bli gitt i egen bestilling.
- Kystverket skal innhente anbud for lagring, drift og transport av det statlige oljevernmateriellet. Departementet vil komme tilbake med egen bestilling om dette.
- Kystverket skal ferdigstille forslag til konsept for bruk av kjemiske dispergeringsmidler ved bekjempelse av akutt oljeforurensning (statlig dispergeringsberedskap).
- Kystverket skal utarbeide en handlingsplan for oppfølging av miljørisiko- og beredskapsanalysen for Svalbard og Jan Mayen. Handlingsplanen skal forelegges departementet i løpet av første kvartal 2017.
- Kystverket skal prioritere forskning og utvikling innen håndtering av akutt forurensning og utstyr i islagte farvann. Kystverket skal bygge opp kapasitet til å simulere forurensning i islagte farvann ved nasjonalt senter for testing av oljevernutstyr.
- Kystverket har mottatt økonomisk støtte fra EU til øvelse "SCOPE –Skagerrak Chemical Oil Spill Pollution Exercise", og skal planlegge og gjennomføre øvelsen som en nasjonal fullskalaøvelse med internasjonal bistand i 2017.

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 2017. 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.

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. Etaten må sette av tilstrekkelig med ressurser til å følge opp arbeidet i utvalg og sekretariat, og understøtte utvalgets arbeid med faglige vurderinger der det er behov for dette.

Kystkultur

Det settes av 10,1 mill. kr til Kystkultur for 2017. 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 de avtalene som er inngått for driften av museumsnettverket. Arbeidet med Statens kulturhistoriske eiendommer (SKE), Landsverneplan for maritim infrastruktur videreføres.

Samfunnssikkerhet og beredskap

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 både i 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

Etatene har i 2016 konkretisert hva ovennevnte prioriteringer innebærer for egen virksomhet, gjennom utarbeidelse av egne strategier for samfunnssikkerhet og tilhørende handlingsplaner.

I 2017 skal Kystverket 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 2017 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 2017 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.

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 2017 avgi en rapport om sitt forebyggende sikkerhetsarbeid, etter nærmere bestilling fra departementet.

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 varslingssystem for håndtering av eventuelle sikringshendelser og heving av det maritime sikringsnivået.

Internasjonalt arbeid

Regjeringen vil føre en aktiv Europapolitikk. Særlig er det viktig å være tidlig ute i medvirkningsarbeidet, og 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 departement og underliggende virksomheter en nødvendig forutsetning. Kystverket deltar 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 departement og Kystverket på EU/EØS-området. Der hvor Kystverket deltar i EUs regelverksutforming skal det være tett kontakt med departementet for å bidra til et klart mandat og en koordinert norsk posisjon. Det er viktig å identifisere saker som er viktige for Norge så tidlig som mulig, slik at vi fra norsk side kan medvirke til regelverksutformingen.

Kystverket skal ivareta norske interesser og bidra aktivt i internasjonalt arbeid knyttet til forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing. Dette må utføres i tråd med instruks for det internasjonale arbeidet og øvrige føringer herunder krav og frister for EU/EØS-arbeidet i Utenriksdepartementets nye retningslinjer for forvaltningen av Norges deltakelse i EØS-samarbeidet og Samferdselsdepartementets EØS-strategi.

Kystverket skal delta i Norges IMO-arbeid i relevante nasjonale og internasjonale fora, og ivareta norske interesser og bidra til regelverksutformingen. Kystverkets IMO-arbeid må koordineres med Sjøfartsdirektoratet.

Det er som i 2016 lagt opp til at Kystverket selv dekker kontingenter og deltakelse i internasjonale organisasjoner.

Kystverket skal drive bistandsarbeid gjennom NORADs program "Olje for utvikling" iht. gjeldende rammeavtale med NORAD (inngått i 2013).

Effektivisering

I den politiske plattformen for regjeringen er det varslet flere tiltak for fornying og modernisering. Dette er nødvendig for å effektivisere offentlig sektor og sikre gode konkurransevilkår for norsk næringsliv.

I transportsektoren tar regjeringen nye organisatoriske løsninger i bruk for å få høyere tempo på utbyggingene og mer ut av ressursene. Arbeidet er omtalt i Prop. 1 S (2016-2017).

For å gi insentiv til mer effektiv statlig drift og skape handlingsrom for prioriteringer er det fra og med statsbudsjettet 2015 innført en reform for avbyråkratisering- og effektivisering (ABE-reformen). Deler av gevinstene fra mindre byråkrati og mer effektiv bruk av midlene blir i de årlige budsjettene overført til fellesskapet. Denne innhentingene er i 2017 satt til 0,8 pst. av driftsutgiftene til alle statlige virksomheter. Grunnlaget for beregningen i 2017 er saldert budsjett 2016. For Kystverket er produktivitetsgevinsten i 2017 satt til 13,7 mill. kr på kap. 1360, post 01 og 414 000 kr på

kap. 1360, post 21. I tertial- og årsrapport skal det gå fram hvilke tiltak som er gjort for å følge opp dette.

For å styrke styringsdialogen mellom Samferdselsdepartementet og etatene/tilsynene når det gjelder effektivisering, arbeider departementet med å utvikle konkrete indikatorer som kan måle drifts- og administrasjonseffektivitet i virksomhetene. Foreløpig arbeides det med følgende indikatorer:

- Årsverkskostnad (lønn og sosiale kostnader dividert på årsverk)
- Totalkostnad per årsverk (sum driftskostnader dividert på antall årsverk)
- Lønnskostnadsandel (lønn og sosiale kostnader dividert på sum driftskostnader)

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med et konkret forslag tidlig i 2017 som grunnlag for en dialog med virksomhetene.

Finansdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet utreder en løsning for benchmarking av administrative kostnader i statlige virksomheter, jf. omtale i Prop. 1 S (2016-2017) Gul bok.

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, sammen med f.eks. omorganisering, prosessforbedring og annen bruk av teknologi. I årsrapporten skal Kystverket gjøre rede for iverksatte og planlagte effektiviseringstiltak. Det skal her gå fram at tiltak som inneholder digitalisering av arbeidsprosesser og tjenester er særlig vurdert. Det skal også gjøres rede for hvordan effektiviseringsgevinstene av tiltakene hentes ut, slik at de kan omdisponeres til prioriterte områder.

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 måloppnåelsen på en negativ måte. Ledelsen i Kystverket skal påse at det fins en forsvarlig risikostyring og intern kontroll av virksomheten i Kystverket og at denne fungerer på en tilfredsstillende måte.

Risikostyring er en del av etatsstyringen. Risikovurderinger skal derfor inngå i rapporteringen både i tertialrapportene og årsrapporten. I forbindelse med etatsstyringsmøtene skal Kystverket redegjøre for de vesentligste risikoene for etatens måloppnåelse på kort (ett års perspektiv) og/eller lang sikt og de tiltak Kystverket iverksetter for å håndtere disse risikoene, samt forventet effekt av tiltakene.

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 2017.

5. Budsjettildeling og fullmakter

Stortinget vedtok 13. desember 2016 statsbudsjettet for 2017, jf. Prop. 1 S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017). For kap. 5577, post 74 viser vi til Stortingets vedtak av 17. desember 2016, jf. Innst. 3 S (2016-2017).

5.1 Bevilgninger til Kystverket for 2017

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>	1 706 272 000
21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	17 745 000
30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	408 800 000
34	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	38 500 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 01</i>	217 000 000
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	60 500 000
71	Tilskudd til havnesamarbeid	10 300 000
72	Tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø, <i>kan overføres</i>	82 000 000
	<i>Sum kap. 1360</i>	<i>2 541 117 000</i>

Kap. 4360 Kystverket

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>Kr</i>
02	Andre inntekter	11 700 000

Kap. 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet

<i>Post</i>	<i>Benevnelse</i>	<i>kr</i>
74	Sektoravgifter Kystverket	789 800 000

Arbeidsgiverandelen av pensjonspremien

For å bidra til at statlige virksomheter i større grad gjøres ansvarlig for sine pensjonsutgifter og at utgiftene gjøres synlige på en bedre måte, skal statlige virksomheter fra 1. januar 2017 budsjettere og regnskapsføre arbeidsgiverandelen av pensjonspremien til Statens pensjonskasse i sitt budsjett og regnskap. For nærmere

redegjørelse vises det til departementets brev av 9. november 2016 og Finansdepartementets rundskriv R-118 av 20. oktober 2016. For Kystverket innebærer det at etaten i budsjettet for 2017 er kompensert med 51 mill. kr på kap. 1360, post 01 og 3 mill. kr på kap. 1360, post 30.

Utover en økning i ABE-reformen til 0,8 pst. kom følgende endringer inn etter budsjettforliket:

- Post 21 ble redusert med 35 mill. kr på grunn av redusert behov knyttet til U864.
- Post 34 ble redusert med 50 mill. kr på grunn av redusert behov knyttet til prosjektet Innseiling Leirpollen.
- Post 72 økt med 52 mill. kr.

5.2. Fullmakter gitt i ved behandlingen av Prop. 1 S (2016-2017 og Innst. 13 S (2016-2017))

Stortinget vedtok bl.a. disse fullmaktene for Samferdselsdepartementet:

Merinntektsfullmakt

”Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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 overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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.

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 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 2017 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 og 34	Investeringer	225 mill. kroner

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2017 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kr i hvert enkelt tilfelle.

Delegering mv.

Samferdselsdepartementet delegerer disse fullmaktene i sin helhet til Kystverket, med unntak av fullmakten til salg og bortfeste av fast eiendom samt fullmakten til å overskride bevilgningen under kap. 1360 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter.

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 skulle vise seg å være behov for fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter knyttet til kap. 1360, post 30 eller 34 på et høyere beløp enn 225 mill. kr, må Kystverket så snart som mulig melde dette tilbake til departementet.

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

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

5.3. Fullmakter etter bevilgningsreglementet

Finansdepartementet delegerte i rundskriv R-110 av 25. november 2013 noen fullmakter etter bevilgningsreglementet til departementene. Disse fullmaktene kan departementet videredelegere til underliggende etater. For Kystverket er en fullmakt relevant.

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 2017. 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 vurdere behovet for oppsigelsesklausuler. Ved vurderingen skal hensynet til den fremtidige 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 2017 må Kystverket vise at de disposisjonene som er gjort, ligger innenfor fullmakten.

Fullmakt til å overskride investeringsbevilgninger mot tilsvarende innsparing under driftsbevilgninger under samme budsjettkapittel

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.

5.4 Merknader fra transport- og kommunikasjonskomiteen

I Innst. 13 S (2016-2017) ligger følgende flertallsmerknader:

«(flertallet) mener at utvidelse av leden inn til Farsund, Håøyflua, er et viktig prosjekt. Det vil skape økt fremkommelighet og sikkerhet, og legge til rette for økt aktivitet i en landsdel som er sterkt preget av nedgangen i olje- og gassindustrien.

Flertallet mener utbedring av havnen og fergelemmen i Værøy kommune er nødvendig for å gi kommunen og fiskenæringen økt verdiskapning og næringsgrunnlag, i tillegg til at det er svært viktig for beredskap og forebygging av grunnberøringer. Flertallet mener utbedring av havnen og fergelemmen er viktig for næringsgrunnlaget i kommunen og regionen og ber regjeringen vurdere å følge opp dette prosjektet på egnet måte.»

Vi ber Kystverket vurdere videre planlegging av disse prosjektene og komme med en tilbakemelding i rapporten etter 1. tertial.

Kap. 1360, post 72

Under omtalen av post 72, Tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø har komiteen flere merknader. Vi ber Kystverket spesielt merke seg følgende:

«Flertallet vil understreke at ordningen bør innrettes slik at den blir mest mulig treffsikker. Det er da avgjørende at ordningen ikke blir konkurransevridende sjøtransporttilbyderne imellom. Videre mener flertallet at det må sikres at tilskuddet til rederi kommer vareeierne til gode gjennom et bedre tilbud og/eller lavere pris. Flertallet vil peke på at det er avgjørende at ordningen er enkel å administrere og i liten grad påfører søkere en byrde gjennom omfattende søknadsprosesser og urimelige dokumentasjonskrav. Erfaringer fra tidligere, eksempelvis EUs Marco Polo program hvor også norske selskaper var invitert til å søke, har vist at omfattende søknadsprosesser og urimelige krav til dokumentasjon kan føre til at mange rederier vegrer seg for å søke eller heller ikke har ressurser til å gjennomføre en omfattende søknadsprosess.

Flertallet mener det er avgjørende at en slik ordning utformes slik at det er praktisk gjennomførbart for rederiene å søke.

Flertallet vil understreke viktigheten av at næringen og aktuelle organisasjoner involveres i prosessen med å utarbeide ordningen slik at den blir mest mulig treffsikker.»

Disse merknadene må tas hensyn til i den endelige operasjonaliseringen av tilskuddsordningen.

6. Rapportering og resultatoppfølging

6.1 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.

6.2 Årsrapport

Kystverket skal årlig utarbeide en årsrapport til Samferdselsdepartementet. Årsrapporten og årsregnskapet skal utarbeides etter fastsatt standard.

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 Samferdselsdepartement senest 15. mars 2018. Rapporten skal publiseres innen 1. mai, eller så snart den er behandlet i styringsdialogen mellom departementet og virksomheten. Etaten skal ikke publisere årsrapporten før rapporten har vært behandlet i styringsdialogen.

6.3 Tertialrapporter

Så snart som mulig etter tertialsiftet og senest 10. juni og 10. oktober 2017 skal Kystverket sende tertialrapport til departementet. Tertialrapportene skal inneholde:

- kort oppsummering av utfordringer og risikoer i budsjettåret
- oppfølging av fastsatte mål og andre krav som er satt i pkt. 3, 4 og 5
- rapportering på resultatindikatorer for lostjenesten og kjøp av tilbringertjenester, jf. vedlegg
- prognose bruken av bevilgningene for budsjettåret
- redegjørelse om vesentlige endringer i fremdrift for investeringsprosjekter og iverksettelsestidspunkt for nye tiltak
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved behandlingen av Prop. 1 S (2016-2017) og som gjelder forpliktelser ut over budsjettåret
- eget vedlegg om samfunnssikkerhet

7. Plan for etatsstyringsmøtene

Det legges opp til fire etatsstyringsmøter i 2017, jf. tentativ plan under. Det kan også bli aktuelt å avholde fagmøter mellom Kystverket og departementet.

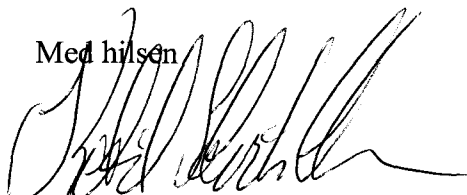
Måned	Aktivitet	Dato
Januar	- Etatsstyringsmøte med statsråden	30. januar
Mars	- Årsrapport 2016 - Etatsstyringsmøte	15. mars 25. april
Juni	- Tertialrapport 1 til departementet - Etatsstyringsmøte - Kontaktmøte samfunnssikkerhet og beredskap	10. juni 26. juni Medio juni
Oktober	- Tertialrapport 2 til departementet - Etatsstyringsmøte	10. oktober 26. oktober
Desember	- Kontaktmøte samfunnssikkerhet og beredskap	Medio desember

8. Avslutning

I samsvar med § 7 i Reglement for økonomistyring i staten stiller Samferdselsdepartementet bevilgningene på kap. 1360 Kystverket, 4360 Kystverket og 5577 Sektoravgifter under Samferdselsdepartementet til disposisjon for Kystverket i 2017. Disse bevilgningene skal brukes i samsvar med de styringssignalene som er gitt i Prop. 1. S (2016-2017) og Innst. 13 S (2016-2017), ved Stortingets behandling av

statsbudsjettet for 2017, i dette tildelingsbrevet, ev. supplerende tildelingsbrev, og i etatsstyringsmøtene.

Med hilsen



Ketil Solvik-Olsen



Ottar Ostnes

Vedlegg

Kopi til:
Riksrevisjonen

Krav til årsrapport og årsregnskap – vedlegg til tildelingsbrevet for 2017

Årsrapporten skal inneholde seks deler, med følgende benevnelse og rekkefølge:

- I. Leders beretning
- II. Introduksjon til virksomheten og hovedtall
- III. Årets aktiviteter og hovedtall
- IV. Styring og kontroll i virksomheten
- V. Vurdering av framtidsutsikter
- VI. Årsregnskap

Årsregnskapet består av:

- Ledelseskommmentarer
- Oppstilling av bevilgningsrapportering
- Oppstilling av artskontorrapportering
- Oppstilling av virksomhetsregnskapet

Årsrapport med årsregnskap sendes Samferdselsdepartementet senest 15. mars 2018.

Årsrapporten

- *Leders beretning*
Beretningen skal på et overordnet nivå være en introduksjon til årsrapportens mer detaljerte redegjørelse, men ikke et rent sammendrag. Den bør inneholde:
 - en vurdering av etatens samlede resultater for året (gode og dårlige).
 - en vurdering av de samlede resultatene opp mot ressursbruken (ses opp mot årsregnskapet og ledelseskommentarene der)
 - overordnet framstilling av de viktigste prioriteringene og sentrale forhold som har hatt betydelig innvirkning på oppnådde resultater.Leders beretning skal signeres av direktøren. Den bør ikke overstige en til to sider.
- *Introduksjon til virksomheten og hovedtall*
Denne bør inneholde:
 - kort omtale av myndighet, ansvarsområde og overordnede mål for (*navn på etat*)
 - en presentasjon av etaten hvor tilknytningsform og organisasjonsstruktur omtales.

Nøkkeltall

- antall ansatte pr. 31.12.17

Utvikling over de tre siste årene

- årsverk
- samlet tildeling
- utnyttelsesgrad av bevilgningen
- driftsutgifter
- lønnsandel av driftsutgifter
- konsulentandel driftsutgifter

- volumtall som viser hva slags tjenester etaten produserer og omfanget av disse.

Presentasjonen bør ikke overskride to-tre sider.

- *Årets aktiviteter og resultater*

Redegjørelsen i denne delen er et viktig grunnlag for departementets rapportering til Stortinget og bør inneholde:

- analyse og vurdering av resultater og/eller oppnådde effekter basert på informasjon i forrige punkt. Dette kan gjøres ved å sammenlikne mellom år og ved å bruke utdrag av relevante regnskapsdata eller beregnede nøkkeltall
- redegjørelse for oppnådde resultater ut fra mål og resultatkrav satt i tildelingsbrevet, - vesentlige forhold som etaten vil framheve
- redegjøre for gjennomføring av oppdrag som Samferdselsdepartementet har gitt og som etaten mener belyser resultater og måloppnåelse
- hovedfunn i gjennomførte evalueringer
- gjennomførte brukerundersøkelser
- redegjørelse for ressursbruk og vurdering av denne
- forklaringer og kommentarer til vesentlige mer- og mindretgifter/inntekter i bevilgningsoppstillingen i årsregnskapet
- bruken av fullmaktene som ble gitt ved Stortingets behandling av Prop. 1 S (2016-2017) samt av Samferdselsdepartementet. Dette må ses i sammenheng med note B til regnskapet.

- *Styring og kontroll i virksomheten*

Informasjonen under dette punktet skal gi Samferdselsdepartementet grunnlag for å vurdere om etaten har god styring og tilfredsstillende kontroll, samt belyse om systemene som etaten har, bidrar til å oppnå mål og resultater og om måloppnåelsen er effektiv. Det er ikke behov for en fullstendig redegjørelse hvert år om støtte- og styringssystemer. Vi ber om en kort vurdering av følgende vesentlige forhold som kan ha betydning for departementets styring og kontroll:

- -etatens risikovurdering og ev. tiltak for å redusere risiko
- om det er avdekt vesentlige svakheter, feil, mangler i opplegget for intern kontroll, samt ev. utbedringstiltak som er satt i verk
- om internkontrollen har avdekt vesentlige svakheter, feil og mangler i kritiske prosesser og aktiviteter, samt om det er iverksatt tiltak for å bøte på disse
- rapportering av vesentlige forhold knyttet til personalmessige forhold, likestilling (rapportering av tallene følger mal i Prop. 1 S), HMS/arbeidsmiljø, diskriminering og ytre miljø

Dersom det er aktuelt, bes etaten rapportere om følgende:

- prosjekter og igangsatte tiltak knyttet til systemer for styring
- forvaltningen av egne eiendeler (materielle verdier)
- bemannings-, kapasitets- og kompetansesituasjonen i virksomheten
- systemer for å samle inn, måle, rapportere og evaluere resultater
- utførte endringer som følge av tilsynssaker eller andre oppfølgingssaker som er av betydning for departementets styring.

Etaten må vurdere om det er andre forhold av betydning for departementets styring som etaten bør rapportere om.

- *Vurdering av framtidssikter*

Kystverket bør relatere framtidssikter til oppfølgingen av Nasjonal transportplan 2014-2023.

Etaten bes redegjøre for:

- utviklingstrekk i samfunnet eller ev. andre vesentlige endringer som etaten har vurdert, og som den mener vil kunne påvirke evnen til å nå resultater og mål på lengre sikt
- forhold som har blitt aktuelle i løpet av året og som vil ha betydning for årene som kommer (konkrete forhold i og utenfor etaten som vil virke inn på framtidig evne til å løse samfunnsoppgavet, gitt oppnådde resultater, planlagte tiltak og prioriteringer).

Denne delen bør ikke være på mer enn en til to sider.

- *Vedlegg*
Det kan benyttes egne vedlegg for å rapportere om særskilte forhold.
Kystverket bes utarbeide et vedlegg som viser større investeringsprosjekter

Årsregnskapet

- *Ledelsekommentarer*
Denne skal inneholde direktørens vurderinger av vesentlige forhold ved årsregnskapet. Kommentarene skal være knyttet til innholdet i alle oppstillinger som inngår i årsregnskapet. Det må opplyses om revisjonsordningen for etaten.

Direktøren skal bekrefte at årsregnskapet gir et dekkende bilde av etatens disponible bevilgninger og av regnskapsførte utgifter, inntekter, eiendeler og gjeld og avlagt i henhold til bestemmelser om økonomistyring i staten og rundskriv R-115 fra Finansdepartementet og krav fra Samferdselsdepartementet i instruksene og økonomistyring og i tildelingsbrev.

Årsregnskapet avlegges ved direktørens signatur på ledelsekommentarene.

- *Bevilgningsrapporteringen med noter*
Det vises til krav som er fastsatt i Finansdepartementets rundskriv R-115. Notene må være fullstendige og korrekte.
- *Artskontorrapporteringen med noter*
Det vises til Finansdepartementets rundskriv R-115.
- Kystverket som fører virksomhetsregnskapet etter de statlige regnskapsstandardene (SRS), skal i tillegg utarbeide en oppstilling av dette regnskapet. Oppstillingen skal presenteres i samsvar med kravene i Finansdepartementets rundskriv R-114.

Vedlegg:

- **Resultatindikatorer for lostjenesten**
- **Resultatindikatorer for kjøp av tilbringertjenester for los**

Det skal rapporteres på resultatindikatorerne i tertialrapporter og årsrapport for 2017.

Tabell 1: Resultatindikatorer for lostjenesten

Indikator	Rapportering
Aktivitetsindikatorer	
L1: Antall losoppdrag L2: Antall dispensasjoner L3: Antall seilaser med farledsbevis	Tertial- og årsrapport. Tall for tertial/året sammenlignes med fjorårets tertial-/årsresultat. I årsrapport oppgis i tillegg en tidsserie for siste femårsperiode.
Kostnadsindikatorer	
L4: Endring total kostnad L5: Endring gjennomsnittskostnad pr. oppdrag	Tertial- og årsrapport. Tall for tertial/året sammenlignes med fjorårets tertial-/årsresultat. I årsrapport oppgis i tillegg en pris- og lønnsjustert ¹⁾ tidsserie for siste femårsperiode.
Indikatorer for servicegrad og sikkerhet	
L6: Antall ulykker ²⁾ med los om bord L7: Antall ulykker ²⁾ med farledsbevis Klasse 1 Klasse 2 Klasse 3 L8: Antall ulykker ²⁾ med skip som har fått dispensasjon L9: Antall drepte og skadde ved ulykker ³⁾ på lospliktig seilas L10: Antall oppdrag med ventetid over 1 time a) samkjøring av oppdrag b) utilsiktede forhold	Årsrapport. Tidsserie for siste femårsperiode.
Indikator for klimamål	
L11: Antall skip med ESI-rabatt	Årsrapport. Tidsserie fra og med 2015.

- 1) Pris- og lønnsjustering skal baseres på et vektet snitt av SSBs konsumprisindeks (30 %) og lønnsindeks (70 %)
- 2) Navigasjonsrelaterte skipsulykker, som grunnstøtinger, skipskollisjoner og kontaktulykker med kai, bro eller lignende
- 3) Personulykker og skipsulykker

Tabell 2: Resultatindikatorer for kjøp av tilbringertjenester for los

Indikator	Rapportering
Aktivitetsindikator	
T1: Antall tilbringeroppdrag med losbåt T2: Antall tilbringeroppdrag med helikopter	Tertial- og årsrapport. Tall for tertial/året sammenlignes med fjorårets tertial-/årsresultat. I årsrapport oppgis i tillegg tidsserier for siste femårsperiode, inndelt i egenregi og privat regi.
Kostnadsindikatorer	
T3: Endring total kostnad for båtjeneste T4: Endring gjennomsnittskostnad pr oppdrag for båtjeneste T5: Endring total kostnad for helikoptertjeneste T6: Endring gjennomsnittskostnad pr oppdrag for helikoptertjeneste	Tertial- og årsrapport. Tall for året sammenlignes med fjorårets tertial-/årsresultat. I årsrapport oppgis i tillegg en prisjustert ¹⁾ tidsserie fra og med 2016. Det skal lages en sammenlignende prisjustert ¹⁾ tidsserie for siste tre år (2013-2015) med tilbringertjeneste i egenregi. For helikoptertjenesten lages en prisjustert ¹⁾ tidsserie for siste femårsperiode.
Indikatorer for service- og sikkerhetsgrad	
T7: Antall tilbringeroppdrag med losbåt som er mer enn 30 min. forsinket T8: Antall ulykker ²⁾ knyttet til tilbringeroppdrag med losbåt T9: Antall drepte og skadde knyttet til tilbringeroppdrag med losbåt T10: Antall ulykker ³⁾ knyttet til tilbringeroppdrag med helikopter T11: Antall drepte og skadde knyttet til tilbringeroppdrag med helikopter	Årsrapport. Tidsserie fra og med 2016 for båtjeneste. Sammenlignende tidsserie for tre siste år (2013-2015) med tilbringertjeneste i egen regi. For helikoptertjenesten lages en tidsserie for siste femårsperiode.

1) Prisjustering skal baseres på SSBs konsumprisindeks

2) Personulykker og skipsulykker

3) Personulykker og helikopterulykker