



KUSTBEVAKNINGEN

Datum
2023-02-27

Dnr
2023-495

KUSTBEVAKNINGENS BUDGETUNDERLAG

2024 – 2026

Innehåll

1. Utgångspunkter.....	3
1.1 Förstärkning av Kustbevakningen inledd men fortsatta satsningar nödvändiga för att möta utmaningarna	3
Ökad rekryteringstakt inledd och behöver upprätthållas	4
Ett nytt säkerhetspolitiskt läge påverkar verksamheten	4
Otillräcklig miljöberedskap visar att långvarig satsning behövs	5
Åldrande plattformar medför kostnadsökningar för att behålla nuvarande förmåga	5
Högre kostnader till följd av omvärldsförändringar får konsekvenser för myndighetens ekonomi	6
Ledningscentral och stationer i behov av omlokalisering	6
Behov av it-utveckling för att stärka förmågan	7
1.2 Uppdragen ställer ytterligare krav på verksamheten	8
Tempot i uppbyggandet av totalförsvarsförmågan ska öka	8
Från nationell till europeisk gränsförvaltning	9
Det myndighetsgemensamma arbetet mot den organiserade brottsligheten fortsätter att utvecklas	10
1.3 Nödvändiga åtgärder för att säkerställa förmågan att genomföra uppdraget.....	11
Rekrytering av fler medarbetare för att kunna utföra uppdraget	11
Fartygsunderhåll och investeringar i plattformarna för bibehållen prestanda och ökad energieffektivitet	11
Säkerställande av kritisk verksamhet genom it-utveckling	12
Omlokalisering av stationer och ledningscentral	12
Satsningar för stärkt totalförsvarsplanering och förmågeuppbyggnad	12
2. Förslag till finansiering	13
3. Konsekvenser vid utebliven resursförstärkning.....	15
3.1 Risk för negativa miljökonsekvenser till följd av begränsad miljöberedskap	15
3.2 Begränsad räddningstjänstkapacitet i Sverige	16
3.3 Påverkad förmåga för sjöövervakningsuppdraget	16
3.4 Försvagning av samhällets krisberedskap och lägre takt i uppbyggnaden av totalförsvaret	17
4. Långsiktiga utmaningar som kommer att kräva fortsatta anslagsförstärkningar	18
4.1 Fortsatt stora behov av underhåll och ersättning av plattformar	18
4.2 Totalförsvarsuppbyggnaden kommer att påverka resursbehoven under lång tid	18
4.3 Förändringar i hotbilden kopplad till miljöräddningstjänst	19
4.4 Fortsatt utveckling av den europeiska gränsförvaltningen	19
4.5 Effekterna av ny infrastrukturplan kommer medföra högre krav på Kustbevakningen.....	20

5. Finansiell redovisning	21
5.1 Verksamhetens finansiering 2024–2026.....	21
Verksamhetens anslag, intäkter och bidrag.....	21
Verksamhetens kostnader	21
Ekonomi och resultat.....	23
Årlig ekonomisk obalans	23
Formell begäran om utökat årligt anslag.....	24
Formell begäran om engångsanslag.....	24
Totalt äskande.....	24
5.2 Investeringsplan för perioden 2024–2026	24
Verksamhetsinvesteringar.....	24
Särskild information om verksamhetsinvesteringar	25
Investeringars långsiktiga påverkan.....	28
Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar	28
5.3 Räntekontokredit.....	29
5.4 Anslagskredit	29
5.5 Avgiftsbelagd verksamhet	29
5.6 Undantag från EA-regelverket 2024–2026.....	29
5.7 Reglers ändamålsenlighet	29

1. Utgångspunkter

Kustbevakningen arbetar för en trygg, ren och levande havsmiljö under dygnets alla timmar året runt. Kustbevakningens uppdrag är att utföra räddningstjänst till sjöss, bedriva sjöövervakning och vara en del av samhällets krisberedskap och totalförsvaret. Myndigheten har en bred och unik kompetens och är den myndighet som står för den civila krishanteringen i den maritima miljön. Den operativa verksamheten bedrivs längs hela Sveriges kust och i Väneren, Vättern och Mälaren, utifrån 20 kuststationer och en flygkuststation. För att säkerställa en effektiv verksamhetsutövning som skapar mervärde för samhället arbetar Kustbevakningen efter den så kallade kombinationstanken. Denna innebär att uppdraget att ha beredskap för miljöräddningstjänst kombineras med att utföra insatser inom sjöräddningstjänst och sjöövervakning. Detta arbetssätt präglar hela planeringen liksom materiel, metodik och kompetenser som utvecklats för genomförandet av verksamheten.

Kustbevakningens verksamhet präglas också i hög grad av att vara en samverkande myndighet, både nationellt och internationellt. Myndighetens plattformar och kompetenser säkerställer att den verksamhet som andra myndigheter genomför och ansvarar för på land även kan genomföras till sjöss såsom fiskerikontroll, tullkontroll och gränsförvaltning. Kustbevakningens resurser och plattformar kan även vara avgörande för andra aktörers verksamhet och förmåga att hantera en kris, allvarlig störning eller svår olycka. Sveriges räddningstjänst bygger på samverkan mellan olika aktörer i samhället och myndighetens kuststationer är nära kopplade till åtaganden på läns- och kommunnivå. Även internationellt finns ett ömsesidigt beroende och ett omfattande avtalsstyrt samarbete, där Kustbevakningen utgör en viktig resurs och borgar för en central del av Sveriges åtagande.

1.1 Förstärkning av Kustbevakningen inledd men fortsatta satsningar nödvändiga för att möta utmaningarna

Myndigheten ser positivt på de anslagsökningar som under 2022 och 2023 tilldelats myndigheten. Detsamma gäller aviseringen som redovisades i regeringens budgetproposition 2023 om fortsatta tillskott i enlighet med gjorda äskanden i budgetunderlaget för 2023–2025. Kustbevakningen har i de senaste årens budgetunderlag redogjort för de utmaningar myndigheten står inför och de åtgärder myndigheten sett som nödvändiga att vidta för att möta dessa. Med redan tilldelade medel har en förstärkning av Kustbevakningen inletts för att säkra förmågan med fokus på att öka antalet kustbevakare, säkra tillgången till ändamålsenliga fartyg, flygplan och lokaler samt genomföra nödvändig IT-utveckling.

Under 2022 har Kustbevakningen aktivt agerat för att för att stärka myndigheten i enlighet med presenterade åtgärder och omsatt i stort sett hela den beviljade anslagsökningen.

- Generaldirektören har under året fattat beslut om att i ett första steg öka rekryteringstakten till myndighetens grundutbildning till en kursstart per termin under perioden september 2022 till och med 2024.
- Avtalsskrivning har inletts för större modifieringar eller ersättning av äldre fartyg för att säkra nuvarande förmåga.
- Myndigheten har även stärkt IT-säkerheten och -robustheten genom särskilda satsningar.

Åtgärderna kommer dock ta flera år att genomföra fullt ut och utgör fortsatt huvuddelen av Kustbevakningens äskande för perioden 2024–2026.

Sedan förra budgetunderlaget skickades in har stora omvärldsförändringar skett. Säkerhetsläget har i grunden förändrats och kraven på att Sverige ska höja takten i totalförsvarsuppbyggnaden har ökat, vilket även påverkar kraven på Kustbevakningen. Omvärldsläget har också lett till en prisutveckling som kraftigt påverkar de beräknade kostnaderna för planerade materiellprojekt i myndigheten samt vissa andra kostnader. På materielsidan försvårar omvärldsläget även planeringen till följd av osäkerheter avseende materialtillgång och leveranstider vilket resulterat i

att vissa materielprojekt har senarelagts, eller att genomförandet behöver pågå under längre tidsperiod, jämfört med den initiala planeringen. Dessa faktorer - den ökade takten i totalförsvarsuppbygganden, kostnadsutvecklingen och förändrade tidplaner till följd av leveransosäkerheter - ligger bakom de nya och justerade äskanden som myndigheten redogör för i detta budgetunderlag jämfört med föregående.

Verksamheten förutsätter en långsiktig planering och därmed även långsiktiga resurssatsningar.

Ökad rekryteringstakt inledd och behöver upprätthållas

Myndighetens anslagsökningar har medfört att rekryteringstakten har kunnat ökas, och två aspirantutbildningar per år kommer att genomföras fram till och med 2024, förutsatt att fortsatt anslagsökning ges i enlighet med tidigare äskanden. Som Kustbevakningen underströk i förra budgetunderlaget finns ett behov av fortsatt utökad finansiering under kommande år för att säkra den bemanningsökning som krävs. Bedömningen är att rekryteringstakten med två klasser per år behöver upprätthållas under hela budgetunderlagsperioden.

Kustbevakningen har i tidigare budgetunderlag även äskat för att utöka antalet årsarbetskrafter inom andra förmågeskapande funktioner. Även denna rekrytering behöver fortgå och för att möta kraven på verksamheten till följd av ett ändrat säkerhetspolitiskt läge kommer ytterligare personalförstärkning att behöva ske.

Ett nytt säkerhetspolitiskt läge påverkar verksamheten

Riksdagen beslutade i december 2020 om regeringens proposition om totalförsvaret för perioden 2021–2025 inklusive ett övergripande mål för totalförsvaret. Målet innebär att totalförsvaret ska ha förmåga att försvara Sverige mot väpnat angrepp och värna vår säkerhet, frihet, självständighet och handlingsfrihet. Verksamhet inom totalförsvaret ska kunna bedrivas enskilt och tillsammans med andra, inom och utom landet.

Det försämrade säkerhetsläget samt den nya europeiska säkerhetsordningen till följd av Rysslands krig mot Ukraina gör att tempot och satsningarna inom totalförsvaret behöver öka. En av utmaningarna till följd av omvärldsläget och kraven på återuppbyggnaden av totalförsvaret är att uthålligt, säkert och robust kunna hantera händelser här och nu och samtidigt genomföra långsiktig planering och förmågesatsningar.

Kustbevakningen har med anledning av Rysslands invasion av Ukraina den 24 februari 2022 intensifierat arbetet med att stärka totalförsvarsförmågan. Omvärldssituationen och behovet pekar på att utvecklingstakten kommer att behöva vara hög de kommande åren. Kustbevakningen behöver även vara förberedd på möjliga kommande internationella kriser som till följd av den säkerhetspolitiska situationen kan komma att påverka myndighetens verksamhet på olika sätt. Myndigheten behöver därför vidareutveckla verksamheten för att på kort och lång sikt möta kraven som ställs på en totalförsvarsmyndighet.

Inom arbetet med totalförsvaret har Kustbevakningen påbörjat en analys och bedömning av hur ett svenskt Natomedlemskap kan komma att påverka myndighetens verksamhet. Detta kommer att fortgå under 2023 och framåt. Med tanke på den centrala roll det civila beredskapsarbetet har i Nato och den pågående uppbyggnadsfasen för svenskt totalförsvaret, finns det inget som tyder på att arbetet med dessa frågor kommer att minska i betydelse inför och under ett Natomedlemskap. Detta kommer innebära stora förändringar för det civila försvarets fortsatta utveckling och underliggande planeringsåtgärder. Områden som kommer att behöva omhändertas och ges inriktning för på nationell nivå är bland annat hur myndigheter planeringsmässigt ska ta höjd för så kallade baseline requirements for resilience, värdlandstöd, anpassningar inom säkerhetsskydd, lösningar för kommunikationssystem och en utökad omsättning av personella resurser för bemanning i olika forum och planeringsgrupper.

Inom ramen för våra uppdrag sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss kommer kraven på totalförsvarsplanering och förmågeskapande åtgärder att få stor påverkan på myndigheten, avseende såväl den operativa verksamheten som stödverksamheten.

Otillräcklig miljöberedskap visar att långvarig satsning behövs

När verksamhetsåret 2022 summeras kan konstateras att myndigheten under 39 procent¹ av årets dygn inte fullt ut kunnat upprätthålla beslutad nivå av miljöberedskap, vilket är i paritet med den låga nivån för 2021. Vidare visar uppföljning av de patruller som genomförs att dessa inte fullt ut kan bemannas med fulltaliga besättningar², vilket begränsar verksamheten som kan genomföras. Även dykberedskapen har varit påverkad och målsättningen alltid ha minst sex dykare tillgängliga, fördelade på max två orter, uppnåddes endast till 64 procent. Myndigheten arbetar aktivt i den dagliga ledningen och styrningen för att säkra genomförandet av planerad operativ verksamhet. I tillägg har ett avvikelseavtal gällande arbetstidsförläggning införts under året. Avtalet är en del i arbetet för att uppnå större flexibilitet i schemaläggningen och på så vis skapa bättre förutsättning för att få ut fler patruller.

Kustbevakningen bedömer att en tydligt förstärkt miljöberedskap kommer att uppnås först när de satsningar på aspirantrekrytering och utbildning som nu inletts resulterar i att nyutbildade kustbevakningstjänstemän kommer ut i verksamheten. Ett nettotillskott beräknas från slutet av 2024. För att tillskottet ska få verklig effekt på beredskapen kommer ett flertal klasser att behöva slussas ut i den operativa verksamheten.

Bristen i miljöberedskap överensstämmer med de konsekvenser av bemanningssituationen som Kustbevakningen lyft fram i underlag till regeringen de senaste åren. En låg miljöberedskap till sjöss innebär även försämrade möjligheter att utföra övriga uppdrag inom brottsbekämpning och kontroll- och tillsynsverksamheten. Svårigheterna att genomföra planerad ordinarie verksamhet medför även utmaningar i att möta de krav som ställs på Kustbevakningen i rollen som beredskapsmyndighet. Som sådan är vi en viktig del av samhällets krisberedskap och totalförsvar och ska i alla lägen på hotskalan ha förmåga att genomföra vårt uppdrag och agera, enskilt och tillsammans med andra, för att värna samhällets skyddsvärden. Detta ställer krav på en redundans som i dagsläget är begränsad.

Givet nuläget vill Kustbevakningen därför understryka behovet av fortsatt utökad finansiering under kommande år för att säkra den bemanningsökning som krävs (se vidare avsnitt 1.3 *Nödvändiga åtgärder för att säkerställa förmågan att genomföra uppdraget*).

Åldrande plattformar medför kostnadsökningar för att behålla nuvarande förmåga

Kustbevakningens verksamhet är materielintensiv och myndigheten är beroende av fartyg, båtar och flygplan för att kunna genomföra verksamhet. Kustbevakningens fartyg är indelade i kategorier. Kombinationsfartyg är myndighetens största fartyg och används för såväl övervakning som utsläppsbekämpning. Miljöskyddsfartygen används i första hand för oljebekämpning medan myndighetens övervakningsfartyg används till övervakning även om några har viss oljebekämpningskapacitet. Utöver detta har myndigheten också ett antal båtar (arbetsbåtar, vattenskotrar, högfartsbåtar och svävere) som används både som komplement till större fartyg och som egna enheter.

¹ Totalt 144 dygn 2022 med för få miljöövervaknings och/eller kombinationsfartyg

² 11 procent av patrullerna som gick till sjöss 2022 gjorde det med mindre än driftbesättning (10 procent 2021)

Som presenterats i tidigare budgetunderlag kommer merparten av myndighetens fartygsserier att behöva genomgå omfattande underhåll, större modifieringar eller helt ersättas under den kommande tioårsperioden för att bibehålla dagens förmåga och tillgänglighet. Detta kommer att kräva omfattande resurser.

Kustbevakningens tre största kombinationsfartyg, 001-serien, utgör en avgörande del i myndighetens samlade förmåga. I syfte att vidmakthålla denna förmåga och säkerställa sjöduglighet, prestanda och arbetsmiljö, genomförs ett kontinuerligt översyns- och modifieringsarbete på fartygen genom exempelvis utbyte av uttjänta system eller uppgradering av delsystem till modern standard i samband med planerade översynsperioder.

Kombinationsfartygen i 001-serien står för närmare hälften av den totala fartygsbränsleförbrukningen. Genom att installera hybridteknik (batterier och kraftelektronik) i respektive fartyg, reduceras bränsleanvändningen samtidigt som underhållskostnaderna minskas. Detta medför även en positiv miljöeffekt och bidrar till den gröna omställningen. Givet prisutvecklingen på bränsle bedöms investeringen löna sig ekonomiskt inom en tioårsperiod. Hybridiseringen planeras genomföras med start 2024 inom ramen för det kontinuerliga vidmakthållande som beskrivits ovan.

De två kombinationsfartygen i 201-serien, vilka utgör en viktig del av myndighetens närvaro på Norrlandskusten, behöver också större modifieringar. Flera av tillverkarna producerar inte längre reservdelar eller tillhandahåller support för så pass ålderstigna system. Upphandlingen pågår och beräknas slutföras under våren 2023.

När det gäller övervakningsfartygen i 301-serien är dessa såpass gamla³ att samtliga kommer att utangeras. Serien omfattade initialt 11 fartyg, varav några redan har avvecklats. Kustbevakningen har bedömt att sju nya övervakningsfartyg behöver anskaffas för att upprätthålla förmåga, framförallt längs Norrlandskusten. Vid förra budgetunderlagets inskickande var fem av fartygen finansierade sedan tidigare och äskandet för ytterligare två fartyg ingick i budgetunderlaget 2023–2025. Sju fartyg har nu beställts vilka kommer att levereras under perioden 2025–2026.

Även myndighetens högfartsbåtar har till stor del uppnått sin tekniska livslängd och behöver successivt bytas ut mot nya. Myndigheten har genomfört en förstudie och är i inledningen av upphandlingsarbetet med målet att börja få leveranser under 2024.

Högre kostnader till följd av omvärldsförändringar får konsekvenser för myndighetens ekonomi

Det senaste årets kostnadsutveckling, utöver inflation, drabbar myndigheten inom ett flertal områden. De största ökningarna gäller kostnaden för underhåll av fartyg och flyg, som till följd av valutakursförändringar och brist på komponenter beräknas öka kraftigt mot tidigare prognos. Även andra kostnader är väsentligt påverkade. Kostnaden för drivmedel är i nuläget dubblerad jämfört med för ett år sedan. Utöver den normala årliga hyreshöjningen beräknas en hyreshöjning med ytterligare 7% under 2024. Även elpriser och räntekostnader ökar, där de senare stiger i takt med styrräntan vilken höjts mer än tidigare beräknat. Sammantaget skapar detta en obalans i myndighetens ekonomi som inte ryms inom befintlig ram.

Ledningscentral och stationer i behov av omlokalisering

Den beskrivning av behov som presenterades i budgetunderlaget 2023–2025 är fortsatt giltig. Kustbevakningens nationella ledningscentral är belägen inom Göteborgs garnison, där nuvarande lokaler inte är ändamålsenliga och inte heller ytmässigt tillräckliga för dagens arbetssätt och bemanning. Arbete för att hitta nya lokaler för ledningscentralen inom garnisonsområdet har pågått sedan några år tillbaka, men på grund av Försvarmaktens växande lokalbehov har ingen lösning

³ KBV 301-serien levererades till Kustbevakningen 1995

uppnåts. Ledningscentralen kommer därför behöva flytta till lokaler utanför garnisonsområdet. Då hyresmodellen som Fortifikationsverket har bygger på en självkostnadsbaserad hyra kommer en sådan flytt, utöver kostnadsökningen för en större lokalyta, att medföra en ökad kostnad för täcka skillnaden upp till marknadshyror.

När det gäller Kuststation Södertälje hyr Kustbevakningen en byggnad sedan 2008 som uppfördes av det kommunala fastighetsbolaget Telge Bostäder. Bygganden är placerad intill den befintliga kajanläggningen med ett bra strategiskt läge efter slussar och med fri passage vidare in i Mälaren. Kommunen har en ny detaljplan där denna byggnad inte finns med, då området ska användas till rekreation för allmänheten. Byggnaden kommer därför att rivas. Kustbevakningen måste därmed hitta en annan fastighet där det är möjligt att etablera en ny stationsbyggnad med tillhörande funktioner som kaj, uppställningsyta, förråd, garage med mera. Då den nuvarande stationen uppfördes 2008 är hyran satt i relation till då rådande kostnadsnivå och omfattningen av investeringskostnaden för fastighetsägaren, varför en ny byggnad innebär ökade hyreskostnader.

I Örnsköldsvik och Hudiksvall avser kommunerna att exploatera marken där Kustbevakningens stationer ligger. Det betyder att vi även på dessa orter med stor sannolikhet behöver omlokalisera, vilket beräknas medföra kostnadsökningar.

Behov av it-utveckling för att stärka förmågan

Kustbevakningen är beroende av en rad verksamhetskritiska it-system för utförandet av uppdraget. De omfattande kraven inom gränsövervakning, brottsbekämpning, totalförsvaret och miljöövervakning kräver robusta it-system för planering, genomförande och uppföljning av operativ verksamhet. Nu pågår ett arbete med att stärka och utveckla it-infrastrukturen och informationssäkerheten.

I det pågående arbetet har tre kritiska verksamheter identifierats ha särskilda behov av långsiktiga utvecklingsåtgärder som kräver utökad finansiering för att säkerställa förmåga.

Den första gäller ledningscentralen som leder pågående operativ verksamhet (72 h framåt) i hela landet, upprätthåller myndighetens beredskap och genomför prioritering av den operativa verksamheten. Stabila och pålitliga kommunikationslösningar är avgörande i en minuteroperativ verksamhet, för att kunna ta emot larm eller anmälningar, kommunicera med externa aktörer och leda egna enheter. Åtgärder för att stärka it-redundansen är nödvändiga, vilket kommer kräva satsningar på såväl systemutveckling som utökad it-infrastruktur.

Den andra gäller flygverksamheten, som är central framförallt för övervakningsförmågan och beroende av att personalen under flygningarna har tillgång till myndighetens system för bland annat rapportering av verksamhet och lägesbilder. It-lösningarna för att säkerställa systemtillgängligheten ombord på flygplanen behöver utvecklas. Även it-systemet för underhåll behöver utvecklas och förvaltningen säkerställas. Dessa åtgärder är högst prioriterade då flygplanen annars riskerar att inte kunna genomföra nödvändig övervakning av uppdraget i det maritima området. Detta skulle förutom att drabba miljöövervakningen även resultera i minskade möjligheter att stödja Försvarsmakten, Tullverket och Polismyndigheten vid maritima övervakningsuppdrag.

Den tredje gäller materielförsörjningen. Kustbevakningens verksamhet är materielintensiv och myndigheten är beroende av plattformar (fartyg, båtar och flygplan) för att kunna genomföra sitt uppdrag. För att använda, underhålla och tillgängliggöra dessa plattformar krävs robusta, ändamålsenliga och tillgängliga stödsystem (IT).

Moderna system för bland annat automation, navigation och kommunikation ger stora möjligheter till datainsamling, fjärrsupport och effektivisering. Analys av driftdata och optimering av systemanvändning ger stora förutsättningar för minskad miljöpåverkan, större kostnadseffektivitet och högre tillgänglighet. För att uppnå dessa önskvärda effekter krävs systemintegration.

Det är dock avgörande att integrationen av olika system är säker och tillräckligt robust för att undvika risk för manipulering, intrång och dataförlust, ett arbete som kräver resurser.

De senaste årens prövningar, med en pandemi och krig i Ukraina, har påverkat försörjningskedjorna negativt vilket ställer större krav egen lagerhållning och därmed tillhörande systemstöd för att kunna upprätthålla försörjningsberedskapen. Åtgärder för att utveckla och vidmakthålla försörjningsberedskapen är högt prioriterade ur ett totalförsvarsperspektiv och detta kommer innebära behov av utveckling och implementering av stödsystem som hanterar detta. Om dessa åtgärder inte kan genomföras i tillräcklig omfattning finns en risk för att Kustbevakningen vid kris eller krig får svårigheter att genomföra sitt uppdrag och stödja Försvarmakten enligt förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarmakten.

1.2 Uppdragen ställer ytterligare krav på verksamheten

Under de senaste åren har Kustbevakningens uppdrag utökats eller påverkats inom flera områden.

Tempot i uppbyggandet av totalförsvarsförmågan ska öka

Kustbevakningen har tillsammans med övriga beredskapsmyndigheter fått i uppdrag av regeringen att stärka arbetet med civilt försvar och vidta förmågehöjande åtgärder enligt anvisningar för det civila försvaret för försvarsbeslutsperioden 2021–2025. Myndigheten är en del av samhällets krisberedskap i den maritima miljön och en viktig del av totalförsvaret. I och med återuppbyggandet av Sveriges totalförsvar har kraven på Kustbevakningen ökat. I linje med dimensioneringskraven för det civila försvaret har Kustbevakningen inlett och genomfört åtgärder för att säkerställa myndighetens och därmed samhällets grundläggande robusthet och motståndskraft. För att skapa och upprätthålla nödvändig operativ uthållighet på det sätt som beskrivs i regeringens proposition för totalförsvaret (Prop 2020/21:30) måste myndigheten vidta åtgärder i avsevärd omfattning. Att stärka myndighetens förmåga inom totalförsvaret, genom att kunna verka i vårt uppdrag räddningstjänst och sjöövervakning i hela hotskalan, är under den kommande perioden vår viktigaste strategiska fråga. Kustbevakningens roll i totalförsvaret handlar om att ha förmåga att utföra vårt uppdrag men under andra omständigheter och påfrestningar i såväl fredstid som vid höjd beredskap och ytterst i krig. Vid höjd beredskap tillkommer även ytterligare uppdrag med anledning av förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarmakten som påverkar Kustbevakningen.

Arbetet med kontinuitetshandling och att konkretisera och säkerställa Kustbevakningens samhällsviktiga verksamhet är prioriterat. Även behovet av säkra kommunikationslösningar ökar för att myndigheten på ett effektivt sätt ska kunna upprätthålla beredskapen och samverka med övriga myndigheter. Förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap trädde i kraft den 1 oktober 2022. Kustbevakningen har påbörjat arbetet med att medverka i den nya strukturen för civilt försvar. Kustbevakningen har en nära samverkan med Försvarmakten i och med förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarmakten. Inom ramen för överenskommelsen mellan Kustbevakningen och Försvarmakten finns en myndighetsgemensam grupp som arbetar med övningar och taktiskt koncept. Kustbevakningens komplexa roll inom civilt och militärt försvar behöver klargöras för ett effektivt utnyttjande av tillgängliga resurser och för att en relevant planering inom totalförsvaret ska kunna genomföras.

Enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap ingår Kustbevakningen i två beredskapssektorer; Ordning och säkerhet samt Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen. Arbetet inom beredskapssektorerna kommer att intensifieras inom den kommande perioden och detta arbete kommer att kräva ökade arbetsinsatser från Kustbevakningen i och med skapandet av fler mötesforum och arbetsgrupper och ökat fokus på totalförsvarsarbetsuppgifter.

Verksamheten inom beredskapssektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen, där MSB är sektorsansvarig, ska bedrivas så att skador till följd av krigshandlingar förhindras eller begränsas. Detta för att säkerställa människors överlevnad och begränsa skador på egendom och

miljö. Förutom MSB och Kustbevakningen ingår länsstyrelserna, Polismyndigheten, Sjöfartsverket, SMHI och Strålsäkerhetsmyndigheten.

Den andra beredskapssektorn Kustbevakningen ingår i är Ordning och säkerhet där Polismyndigheten är sektorsansvarig myndighet. Förutom Kustbevakningen och Polismyndigheten ingår även Tullverket, Säkerhetspolisen, Åklagarmyndigheten, Domstolsverket och Kriminalvården. Det gemensamma arbetet i beredskapssektorn Ordning och säkerhet syftar till att stärka myndigheternas förmåga att förebygga och hantera kriser och krig. Arbetet inom beredskapssektorn ska bidra till att skydda Sveriges befolkning och upprätthålla ordning och säkerhet i samhället. Rättskedjan ska fungera oavsett om Sverige befinner sig i fred, kris eller krig och befolkningen ska känna sig trygga med att rättsstaten fungerar.

Resursförstärkning kommer över tid att vara en väsentlig komponent som bidrar till att stärka förmågan och uthålligheten. Behovet av kompetensförsörjningen gäller både operativ personal samt personal för stödverksamheten. Då flera myndigheter är i tillväxtfas gällande totalförsvarsplanering finns ett element av konkurrens om särskilda kompetenser samt att utvecklingen ger ett stort utbildningsbehov inom området.

Från nationell till europeisk gränsförvaltning

Kustbevakningens gränskontrolluppgifter förändrades och utökades genom Europaparlamentets och Rådets förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen (EBCG-förordningen) och den nya 10 a § i förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen. Från att gränskontroll varit ett uppdrag vid Sveriges sjögräns, som framförallt inneburit gränsövervakning av sjötrafiken, omfattar gränsförvaltningen idag ett bredare verksamhetsområde och EU:s yttre sjögräns. Förutom att med personal och plattformar delta i operationer ledda av Europeiska gräns- och kustbevakningsbyrån, Frontex, bidrar Kustbevakningen med personal till uppbyggnaden av Frontex stående styrka. Eftersom Frontex i stor utsträckning efterfrågar maritim utrustning finns höga förväntningar på medlemsstater med kustbevakningsmyndigheter och kustbevakningskapaciteter att bidra även med detta.⁴ Kustbevakningen har under de närmaste åren som målsättning att upprätthålla den ambitionsnivå avseende insatser som myndigheten haft de senaste åren.

Det utökade uppdraget innebär minskade resurser för miljö- och sjöräddningstjänst samt sjöövervakning i Sverige. Det ställer också andra krav på logistik och underhåll med fartyg och flyg som befinner sig långt från den svenska kusten.

Implementeringen av den europeiska integrerade gränsförvaltningen ställer inte bara krav på operativ kustbevakningsverksamhet utan skapar också ökade resursbehov inom stödverksamheten. EBCG-förordningen medför krav på tillämpning av nya rutiner, användning av tekniska system och förstärkningar av gränskompetens inom grundutbildning för ny personal och fortbildning för befintlig personal.

EBCG-förordningen medför krav på gränsförvaltningen även ur ett nationellt perspektiv. Samverkan och styrning inom och mellan myndigheterna behöver öka i omfattning. Likaså ställs krav på en nationell strategi med handlingsplan för europeisk integrerad gränsförvaltning samt regler om utvärderings- och kontrollmekanismer, kapacitetsutvecklings- och beredskapsplaner särskilt för gränsförvaltningen och utvecklat samarbete inom riskanalys, situationsmedvetenhet,

⁴ I samråd med övriga myndigheter som tillsammans ska svara upp mot Sveriges åtaganden inom gränskontrollen gentemot EU, har en uppskattning gjorts om att Kustbevakningen ska stå för cirka 15 procent av Sveriges totala gränsstöd till EU. Det är denna uppskattning som ligger till grund för våra nuvarande resonemang kring resursbehov.

informationsutbyte och gemensam operativ planering mellan myndigheterna (CIRAM, NCC och Eurosur).

Av betydelse är också att det, förutom EBCG-förordningen, sker en kraftfull utveckling inom gränsförvaltningen med utgångspunkt även i flera andra regelverk. Ett omfattande arbete pågår inom EU och nationellt, under Polismyndighetens huvudansvar och ledning, för nya dataregister och ökad användning av biometri som verktyg i gränsförvaltningen (bland annat genom ett system för förhandsprövning av rätten till inresa, ETIAS, respektive för registrering av in- och utresor, EES, samordnat med interoperabilitet mellan flera befintliga register som bland annat SIS och VIS). Utvecklingen av regelverken och de stora it-systemen för gränsförvaltningen inom EU tillsammans med nationell utveckling och kompletterande nationell lagstiftning påverkar förutsättningarna för Kustbevakningens medverkan i gränsförvaltningen. Vår bedömning är att sammantaget får utvecklingen stor påverkan på behoven av registeråtkomster via Polismyndigheten och på arbetsmetoder och utbildning för medverkan i gränsövervakningen av sjötrafiken. Beroende på hur Kustbevakningens medverkan kommer att utvecklas, kan behov av mobil utrustning och mobilt it-stöd tillkomma. Utvecklingen ställer även krav på en ökad digitaliseringstakt inom Kustbevakningen för att ha den systemåtkomst som krävs för uppdraget.

Det myndighetsgemensamma arbetet mot den organiserade brottsligheten fortsätter att utvecklas

Kustbevakningen är en viktig resurs i den maritima miljön för att förebygga och förhindra brott. I arbetet med att bekämpa den organiserade brottsligheten är samverkan avgörande. Kustbevakningen ingår i det myndighetsgemensamma arbetet mot organiserad brottslighet och deltar i ärenden med maritim anknytning, till exempel med underrättelser, spaningsinsatser och expertkunskap.

Den myndighetsgemensamma lägesbilden om organiserad brottslighet lyfter fram vikten av att vidta åtgärder för att förhindra organiserade brottsupplägg där människor, narkotika och vapen förs in i landet. Sveriges långa sjögräns i kombination med hög trafikintensitet, med många fartygsanlöp och omfattande fritidsbåttrafik, ställer stora krav på samverkan och närvaro till sjöss där Kustbevakningens fartyg och flyg blir viktiga resurser. Kustbevakningen ser att förekomsten av kriminella nätverk i sjötrafiken och den maritima miljön ökar.

Att kunna genomföra kontrollinsatser och bidra i myndighetsgemensamma insatser nationellt och internationellt är viktigt för samhällets säkerhet, även ur ett brottsförebyggande perspektiv.

Sammantaget förstärker detta behovet av att säkerställa Kustbevakningens närvaro till sjöss. I tillägg krävs en förstärkning inom bland annat underrättelseanalys och operativ planering. Resurser krävs också för utvecklad operativ samordning med andra myndigheter och forum, exempelvis Polismyndighetens nationella samordningscentral för myndighetsgemensam gränsövervakning (NCC) och nationella och regionala underrättelsecentra. Analysverktyg behöver även utvecklas för att kunna bistå andra brottsbekämpande myndigheter med viktig information om brott som sker i sjötrafiken.

1.3 Nödvändiga åtgärder för att säkerställa förmågan att genomföra uppdraget

Rekrytering av fler medarbetare för att kunna utföra uppdraget

För att säkerställa att Kustbevakningen kan utföra uppdraget inom ramen för såväl miljöräddning, sjöövervakning, krisberedskap som totalförsvaret framfördes i förra årets budgetunderlag att en förstärkning med 150 årsarbetskrafter under perioden 2022–2024 är nödvändig. Anslagsökningen från och med 2022 möjliggör en ökad rekryteringstakt och nu pågår en långsiktig planering för att kunna utöka antalet kustbevakare och årsarbetskrafter för andra förmågeskapande funktioner i form av specialister och stöd. Detta är välbehövligt men endast ett första steg mot att tillgodose de personella resursbehoven. För att nå nödvändig bemanningsnivå behöver myndigheten fortsätta utöka antalet årsarbetskrafter under budgetunderlagsperioden 2024–2026. Under 2025–2026 är myndighetens bedömning att utbildningstakten med start av två aspirant-klasser per år behöver bibehållas för att säkerställa tillräcklig bemanning för upprätthållande av miljöberedskap och närvaro till sjöss för att verka i vårt sjöövervakningsuppdrag. Rekrytering till andra förmågeskapande funktioner krävs för att möta kraven avseende gränsförvaltning, bekämpande av organiserad brottslighet och uppbyggandet av totalförsvarsförmågan. Utöver detta behöver en förstärkning göras under budgetunderlagsperioden för att säkerställa nödvändig it-utveckling.

Som påvisas i avsnittet om utmaningar bortom perioden 2024–2026 kommer Kustbevakningen att stå inför fortsatta behov av utökningar. Dessa kommer myndigheten att redogöra för i kommande budgetunderlag.

Fartygsunderhåll och investeringar i plattformarna för bibehållen prestanda och ökad energieffektivitet

Kustbevakningen behöver under perioden 2024–2026 genomföra omfattande underhållsinsatser på åldrande plattformar, samt byta ut de fartyg som nått slutet av sin livslängd, i enlighet med den investeringsplan som myndigheten sedan tidigare presenterat.

Kombinationsfartygen utgör ryggraden i miljöräddningsförmågan. Det planerade arbetet omfattar större modifieringar av de tre kombinationsfartygen i 001-serien. Fartygen är tekniskt avancerade med mycket elektronisk utrustning som behöver bytas ut. Navigationssystemet liksom systemet för styrning och framdrivning är några exempel. Utöver detta behöver exempelvis radaranläggning, IR kameror och större miljöskyddsutrustning bytas. Reningsverk för avloppsvatten ska nyinstalleras och däckbalkar behöver förstärkas eller bytas ut. För att uppnå såväl reducerade kostnader över tid som miljövinster genom minskad bränsleförbrukning ser Kustbevakningen också stora fördelar med att genomföra tidigare beskrivna investering i hybridisering. För de två kombinationsfartygen i 201-serien avser myndigheten exempelvis byta ut uttjänta motorer och växlar och installera effektivare avgasrening.

Övervakningsfartygen i 301-serien står, då slutet av teknisk livslängd uppnåtts, inför utbyte under kommande treårsperiod. De elva gamla fartygen kommer att ersättas med sju nya. Alla sju fartyg finns med i investeringsbilagan i 2023 års regleringsbrev för Kustbevakningen. Myndigheten har dock hittills endast fått beviljad anslagsökning för att täcka de långsiktiga kapitalkostnaderna för fem av fartygen. För de sista fartygen uppstår kapitalkostnaderna från och med 2026, vilket är inkluderat i äskandet.

Kustbevakningens högfartsbåtar är också ålderstigna och behöver successivt bytas ut. Behovet är 14 båtar i två olika storlekar. En förstudie är genomförd och en teknisk kravspecifikation är framtagen.

Säkerställande av kritisk verksamhet genom it-utveckling

Kustbevakningen avser att långsiktigt fortsätta det pågående arbetet med att stärka it-redundans, genomföra systemutveckling och utöka it-infrastrukturen för att säkerställa de nödvändiga förutsättningarna för att bedriva verksamheten i ledningscentralen och med kustbevakningsflyget och säkerställa materielförsörjning. Genom dessa insatser kommer behovet av systemförvaltning att öka vilket även det är resurskrävande. Sammantaget bedömer Kustbevakningen att det kommer att krävas en förstärkning genom rekrytering av årsarbetskrafter från och med 2024 för att genomföra nödvändiga åtgärder.

Omlokalisering av stationer och ledningscentral

Kustbevakningen kommer att behöva vidta åtgärder för att hantera lokalsituationen för de stationer där kommunernas beslut gör att myndigheten behöver omlokalisera och för att flytta ledningscentralen till ändamålsenliga lokaler, vilka inte finns att tillgå inom Göteborgs garnison.

Satsningar för stärkt totalförsvarsplanering och förmågeuppbyggnad

Totalförsvarsplanering och förmågeuppbyggnad kommer att påverka myndigheten stort den kommande treårsperioden. Inriktningen är att den förmågeuppbyggnad vi ska göra inom ramen för totalförsvar och krisberedskap sker inom ramen för uppdragen räddningstjänst och sjöövervakning. En viktig grundförutsättning för de satsningar som behöver göras inom totalförsvarsplaneringen är ett fullgott säkerhetsskydd. Nödvändiga åtgärder är kopplade till områdena informationssäkerhet, fysisk säkerhet, personsäkerhet och signalskydd. I handlingsplanen för planering av totalförsvaret 2021–2025, Handlingskraft, som samordnas av Försvarsmakten och MSB, finns sex fokusområden för att öka den samlade förmågan inom angiven tidsperiod.

Ett flertal nödvändiga förflyttningar för att skapa en robust verksamhet med förutsättningar att utföra uppdraget under störningar är identifierade. Dessa inkluderar förstärkningar avseende signalskydd och säkra kommunikationer, fysiskt skydd av lokaler och farkoster, förmåga att hantera cyberangrepp, säkerhetsskyddad upphandling, ledningsförmåga, alternativ ledningsplats och uthållighet liksom försörjning av reservkraft, reservdelar och livsmedel inklusive lösningar för lagerhållning och logistik.

Att göra dessa förflyttningar kommer att kräva investeringar och vara kostnadsdrivande. Myndigheten står inför ett omfattande planeringsarbete för att konkretisera förflyttningarna, hur dessa ska uppnås och vilka kostnader dessa kommer att medföra. För att kunna genomföra nödvändiga förstudier och andra interna förarbeten krävs initialt ett tillskott av personella resurser, vilket detta äskande omfattar. I takt med att planeringen framskrider och övriga resursbehov förtydligas kommer myndigheten att presentera dessa i kommande budgetunderlag.

2. Förslag till finansiering

Äskande

Kustbevakningen äskar:

- att myndighetens årliga anslagsram utökas med 200 000 tkr från år 2024, 372 000 tkr från år 2025 och 509 000 tkr från år 2026
- att myndigheten ges engångstilldelningar i anslaget på 79 000 tkr för år 2024 och 151 000 tkr för år 2025
- att myndigheten får en låneram enligt tabellen *Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar*

Kustbevakningens totala äskanden enligt ovan fördelar sig enligt tabellen nedan. Äskanden för respektive år är i jämförelse med anslagstilldelningen för 2023.

När det gäller åtgärder för att bibehålla förmågan och säkerställa tillgängligheten av myndighetens fartyg krävs såväl investeringar i fartygen, som ger årliga löpande kapitalkostnader i form av avskrivningar och ränta, som underhållsåtgärder som genomförs och kostnadsmässigt belastar ett enskilt år. Myndigheten har därför valt att dela upp äskandet för fartygen på två rader i tabellen nedan.

Pos	(tkr)	2024	2025	2026
1	Rekrytering och utbildning	56 000	117 000	170 000
2	Kapitalkostnader för fartygsinvesteringar	26 000	71 000	101 000
3	Omlokaliseringar	11 000	11 000	11 000
4	IT-utveckling	8 000	21 000	33 000
5	Totalförsvär	9 000	31 000	58 000
6	Kostnadsutveckling utöver normal inflation	90 000	121 000	136 000
	<i>varav drivmedel</i>	<i>30 000</i>	<i>30 000</i>	<i>30 000</i>
	<i>varav räntekostnader</i>	<i>21 000</i>	<i>32 000</i>	<i>47 000</i>
	<i>varav underhållskostnader</i>	<i>31 000</i>	<i>51 000</i>	<i>51 000</i>
7	Engångskostnader för fartygsmodifieringar	79 000	151 000	0
8	Totala äskanden	279 000	523 000	509 000

Pos 1: Avser rekrytering och utbildning av fler aspiranter som efter genomförd grundutbildning kan utnämnas till kustbevakningstjänstemän. Utöver den beslutade rekryteringstakten med dubbla klasser under 2024 ingår i äskandet att bibehålla denna takt även under åren 2025–2026. Kostnaden för att till 2026 slutföra en förstärkning med 50 årsarbetskrafter i andra förmågeskapande funktioner, i enlighet med tidigare budgetunderlag, ingår också i äskandet.

Äskandet inkluderar även själva utbildningskostnaderna i form av merkostnader för lärare och instruktörer, köpta konsult- och lärartjänster, resor och logi, litteratur och kursmaterial samt andra kostnader för grundutbildningen för aspiranterna.

Pos 2: Avser kapitalkostnader, avskrivningar och räntor för de investeringar som måste göras i myndighetens fartyg för att kunna bibehålla förmågan och säkerställa tillgängligheten av myndighetens plattformar. En del av investeringarna är ersättningsanskaffning för befintliga fartyg medan andra investeringar görs för att behålla befintliga fartyg i operativ drift ytterligare ett antal år. Åskandet för kapitalkostnader avser fartygen i följande serier: KBV201-serien, KBV100-serien, KBV320-serien för att ersätta KBV301-serien samt KBV001-serien och arbetsbåtar. Se kapitlet med finansiell redovisning för detaljerad information. Detta äskande är en följd av och i enlighet med förra budgetunderlaget. Dock har kostnadsutveckling för råvarupriser på exempelvis stål, koppar och aluminium samt fraktkostnader, en svagare krona och brist på vissa komponenter drivit upp priser i anbud och i kalkyler vilket ger ett högre äskande för budgetunderlagsperioden. Totalt äskande är högre år 2026 än i tidigare budgetunderlag men lägre för 2024 och 2025 med anledning av omfördelning inom vissa projekt (KBV201s och KBV001s) mellan åren 2024–2027.

Pos 3: Avser i enlighet med förra budgetunderlaget ökade lokalkostnader som beror på yttre omständigheter som är utanför myndighetens kontroll. Det gäller främst kuststationerna i Örnsköldsvik, Hudiksvall och Södertälje liksom nya lokaler för myndighetens ledningscentral.

Pos 4: Avser en utökning av årsarbetskrafter från och med år 2024 för nödvändig it-utveckling. Detta äskande är utöver det som anges i pos 1 ovan och har tidigare lagts jämfört med förra budgetunderlaget.

Pos 5: Åskandet har tillkommit sedan förra budgetunderlaget och avser åtgärder för att öka takten i skapandet av en stärkt totalförsvarsförmåga. Åskandet avser förmågeskapande funktioner i form av specialister och stöd för att säkra nödvändiga åtgärder inom signalskydd, säkerhetsskydd, försörjningsberedskap med mera (se avsnitt 1.3, under rubriken *Satsningar för stärkt totalförsvarsplanering och förmågeuppbyggnad*).

Pos 6: Åskandet har tillkommit sedan förra budgetunderlaget och avser ökade kostnader för drivmedel, räntekostnader och underhåll av fartyg och flyg (starkt påverkad av valutakurser). Åskandet är totalt något lägre än det som kommunicerats till departementet under året 2022 vilket beror på ett antagande om att nuvarande prisnivå stabiliseras och att förbrukad volym av drivmedel beräknas vara är något lägre framöver i och med det fortlöpande arbete som sker för ökad bränsleeffektivisering.

Pos 7: Avser de underhållsåtgärder som resulterar i ökade kostnader under ett enskilt år, och därmed endast kräver en engångstilldelning i anslaget. Detta till skillnad från de kostnader som anges i pos 2 som behöver täckas från ett visst år och framåt genom en permanent ökning av anslagsnivån. Åskandet om engångstilldelningar avser i huvudsak underhållsåtgärder på de tre fartygen i KBV001-serien men även en mindre del av beloppet för KBV201-serien. Jämfört med förra budgetunderlaget har projektet fördelats över en längre tidsperiod (2024–2027) vilket också innebär en annan fördelning av driftkostnader mellan åren 2024 och 2025.

Pos 8: På denna rad summeras totala äskanden som omfattar både behov av ökning av myndighetens årliga anslagsram enligt punkt a) ovan och behov av engångstilldelningar enligt punkt b) ovan.

3. Konsekvenser vid utebliven resursförstärkning

Om föreslagna satsningar i enlighet med äskandet inte kan genomföras till följd av utebliven finansiering kommer detta att få konsekvenser för verksamheten.

3.1 *Risk för negativa miljökonsekvenser till följd av begränsad miljöberedskap*

Om personalresurser inte kan tillföras i önskad omfattning riskerar Kustbevakningens miljöberedskap och närvaro till sjöss blir kvar på en för låg nivå i förhållande till uppdrag och hotbild. Detsamma riskerar att inträffa om myndighetens plattformar inte kan underhållas och ersättas i nödvändig takt för att behålla dagens materiella förmåga.

Sverige har en av Europas längsta kuststräckor omfattande 2700 kilometer kust och över 60 000 kvadratkilometer sjöterritorium. Utan tillfredsställande beredskap och närvaro till sjöss riskerar insatstiderna för miljöräddningstjänst att bli alltför långa och uthålligheten för låg för ett effektivt räddningsarbete. Det kan även komma att påverka kommuner och regioner då utsläpp i högre utsträckning skulle träffa land och därmed övergå från statlig till kommunal räddningstjänst. Kostnader för miljöräddningstjänst och miljöpåverkan riskerar att öka eftersom det är betydligt mer kostnadseffektivt att ta upp oljan till sjöss och ekosystemen ofta är mer sårbara i skärgårdarna och nära kusten.

Östersjön, som är mycket känslig för föroreningar, tillhör de mest trafikerade havsområdena i världen. Årligen passerar mer än 40 000 fartyg det kritiska Bornholmsgattet. I området kring Södra Kvarnen är motsvarande siffra drygt 25 000 fartyg.⁵ För Sveriges hamnar betyder detta drygt 80 000 fartygsanlöp. Den intensiva sjötrafiken, och då särskilt den tunga fartygstrafiken, medför risk för olyckor som grundstötningar och kollisioner som kan få allvarliga konsekvenser för havsmiljön och för de boende i skärgårdarna. På Västkusten förekommer ofta oljelaster på uppemot 250 000 ton och i Östersjön gäller ungefär halva denna storlek. En enda tank på ett större tankfartyg kan innehålla 10 000–20 000 ton olja eller andra skadliga ämnen.

Dricksvattenproduktion och -distribution är samhällsviktig verksamhet och utgör landets i särklass mest kritiska försörjningssystem. Mälaren, Vänern och Vättern förser en tredjedel av Sveriges befolkning med dricksvatten. Råvattenintag är mycket sårbara för förorenande ämnen. Oljeprodukter och i synnerhet dieselbränsle är kända för att även i mycket låga koncentrationer göra dricksvatten otjänligt. Ett utsläpp i anslutning till dessa känsliga råvattentäkter riskerar således att få stora konsekvenser⁶. Kustbevakningens förmåga till effektiv miljöräddningstjänst är därför en viktig del även i samhällets krisberedskap och det civila försvaret. Myndigheten har idag tydliga begränsningar i de stora insjöarna och har identifierat ett stort behov av att stärka förmågan till miljöräddning, vilket kräver resurser.

Kustbevakningsverksamheten är inom vissa områden styrd via olika internationella, bilaterala och multilaterala avtal. Länderna runt Östersjön är ömsesidigt beroende av samarbete. När det gäller Kustbevakningens miljöräddningsuppdrag förlitar vi oss på dessa avtal och samarbeten för att få hjälp från andra länder vid en storskalig utsläppsolycka. Enligt samma avtal förlitar sig andra länder på Kustbevakningen och de större miljöräddningsfartygen är en viktig resurs i Östersjön. I Östersjön finns en begränsad förmåga till nödbogsering, nödläktring och storskalig fartygsbrandsläckning. Vid en reducering av miljöberedskap i allmänhet och större

⁵ Riskbild för oljeolyckor till sjöss – en kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna, MSB1643 – november 2020.

⁶ Ibid.

miljöskyddsfartyg i synnerhet kommer vår förmåga att lämna bistånd och på så sätt bidra till det gemensamma civilskyddet att minska betydligt.

Sammanfattningsvis kan sägas att när miljöberedskapen inte är dimensionerad efter rådande hotbild föreligger en risk för att

- utsläpp av miljöfarliga ämnen inte upptäcks i tid, eller inte upptäcks alls
- utsläppsolyckorna ökar då möjligheterna till förhindrande åtgärder så som nödbogsering och nödläktring minskar
- utsläpp inte effektivt kan bekämpas och i ökad utsträckning når land med negativ påverkan på miljö, naturresurser och människor samt ökade kostnader för samhället

3.2 Begränsad räddningstjänstkapacitet i Sverige

Sjöfartsverket ansvarar för sjöräddningstjänsten i Sverige. Kustbevakningen ska ha beredskap för och på begäran av räddningsledare delta i sjöräddningstjänst, och annan räddningstjänst, för att bidra till ökad sjösäkerhet, att människoliv kan räddas, att personskador begränsas och att konsekvenserna för egendom och miljö minskas.

Kustbevakningen deltar i en fjärdedel av alla sjöräddningar och arbetar nära Sjöfartsverket och Sjøräddningssällskapet. Myndigheten bedömer att de totala resurserna för sjöräddning i Sverige riskerar att påverkas negativt när Kustbevakningen inte kan upprätthålla en fullgod beredskap.

MIRG-styrkor (Maritime Incident Response Group) används vid livräddande insatser vid brand ombord på fartyg samt vid utsläpp av farliga ämnen och kemikalieolyckor. MIRG- förmågan är idag ett gemensamt åtagande mellan Kustbevakningen, Sjöfartsverket och tre räddningstjänstförbund. Kustbevakningens möjligheter inom ramen för detta åtagande påverkas också negativt då vi har för få räddningsdykare och kustbevakningstjänstemän. En insats förutsätter även plattformar i form av fartyg och sjögående enheter för att kunna hantera sanering av insatspersonal och bidra med reträttplats och säkert släckvatten. Detta är i de flesta fall helt nödvändigt för att kunna genomföra insats. Längre framkörningstider och färre plattformar skulle försämra Sveriges MIRG-förmåga.

3.3 Påverkad förmåga för sjöövervakningsuppdraget

Om Kustbevakningen inte kan upprätthålla närvaron till sjöss påverkas inte bara miljöberedskapen, utan även myndighetens förmåga att utföra övriga uppdrag. Inom ramen för sjöövervakning har Kustbevakningens ett självständigt ansvar för brottsbekämpning och ordningshållning i maritima miljöer, men även till uppgift att biträda andra myndigheter med brottsbekämpning samt utöva kontroll och tillsyn inom flera områden som exempelvis fiskeri, tull, gräns, sjötrafik och sjösäkerhet. I hamnarna bedrivs verksamhet för att stoppa transporter med felaktig hantering av farligt gods och bristfällig lastsäkring och kontroller av nykterheten genomförs för att öka trafiksäkerheten.

Myndighetens arbete med att förebygga och förhindra brott skulle påverkas negativt av utebliven anslagsökning, något som även skulle påverka samverkande myndigheter eftersom Kustbevakningen inom flera områden bedriver kontroll och tillsyn i enlighet med särskilda författningsregleringar eller författningsenliga överenskommelser.

Kustbevakningslagen har inneburit att myndighetens maritima kompetens och närvaro till sjöss tagits till vara på ett bättre sätt. Det utökade ansvaret för brottsbekämpning och ordningshållning har resulterat i en effektivare brottsbekämpning, något som skulle äventyras vid utebliven anslagshöjning. Ett ansträngt resursläge skulle även innebära sämre möjligheter att lämna biträde och delta i det myndighetsgemensamma arbetet mot den grova och organiserade brottsligheten i den utsträckning som är önskvärd. Den långa sjögränsen, hög trafikintensitet med många fartygsanlöp samt omfattande fritidsbåttrafik ställer krav på samverkan och närvaro till sjöss där Kustbevakningens plattformar och resurser är viktiga.

Om närvaron till sjöss inte kan öka leder det till utmaningar att upprätthålla förmåga att förebygga och förhindra brott. Flera av de brott och överträdelser som begås till sjöss kommer att lämnas utan ingripanden, vilket potentiellt kan leda till fler olyckor och lagöverträdelser. Kustbevakningen är idag den enda myndigheten, förutom sjöpoliserna i Stockholm och Göteborg, som utövar sjötrafikövervakning som till exempel nykterhetskontroller av yrkessjöfarten.

Om Kustbevakningens nationella förmåga är begränsad, samtidigt som Polismyndigheten och Tullverket får ökade resurser för att bygga upp en utökad förmåga, kommer Kustbevakningen ha svårt att svara upp mot samverkansbehovet. Kustbevakningen kan i så fall inte stödja samverkande myndigheter i den utsträckning som krävs, vilket medför att samhällets totala förmåga försämras.

3.4 Försvagning av samhällets krisberedskap och lägre takt i uppbyggnaden av totalförsvaret

Kustbevakningen är en viktig del av samhällets krisberedskap. De resurser i form av personal och materiel som upprätthåller Kustbevakningens dagliga verksamhet, är samma resurser som skapar och upprätthåller verksamhet i den fredstida krisberedskapen. Det är också dessa resurser som operativt tas i anspråk vid höjd beredskap och ytterst i krig. De svårigheter Kustbevakningen har att upprätthålla ordinarie verksamhet påvisar tydligt avsaknaden av de resurser som krävs för att verka med uthållighet i kris och ytterst i krig.

Även för andra aktörers verksamhet och förmåga att hantera en kris, allvarlig störning eller svår olycka kan stöd från Kustbevakningens vara avgörande. Som exempel på sådana situationer kan nämnas operationerna Almirante Storni och Nord Stream. Sveriges räddningstjänst bygger på samverkan mellan olika aktörer i samhället. Många gånger är just samverkan en framgångsfaktor för en lyckad insats när något inträffat, och det är viktigt att främja samverkan innan en eventuell olycka sker. Samhällsfunktionerna i kommun och län är kritiskt beroende av Kustbevakningens förmågor, exempelvis förmågan att hindra ett utsläpp vid kylvattenintag till ett kärnkraftverk. Utan den förmågan måste län och kommun bygga upp egna förmågor, vilket medför totalt sett ökade kostnader för samhället.

Kustbevakningen ska ha förmåga att hantera räddningstjänst till sjöss och ska i utförandet även samverka med nationella myndigheter, andra aktörer och kommunala räddningstjänster. Vid större olyckor kan Sverige även begära stöd från EU och våra grannländer via exempelvis Köpenhamnsavtalet. Dessa avtal gäller under fredstid och det finns oklarheter i om Sverige kan få stöd vid höjd beredskap eller krig.

Vid höjd beredskap kommer det även vara oklart i vilken omfattning Kustbevakningen kan stötta kommunal räddningstjänst i och med att Kustbevakningens resurser kan komma att tas i anspråk av Försvarmakten vid höjd beredskap och krig.

Som tidigare lyfts fram bygger möjligheterna att verka i kris och ytterst i krig på möjligheterna att verka i vardagen. Att säkra förmågan inom uppdragen räddningstjänst och sjöövervakning genom en utökning av antal årsarbetskrafter innebär per automatik en stärkt förmåga inom krisberedskap och totalförsvaret.

4. Långsiktiga utmaningar som kommer att kräva fortsatta anslagsförstärkningar

De förändringar och utmaningar som Kustbevakningen står inför idag kommer att kräva fortsatta anslagsförstärkningar även efter 2026. Några av dessa vill myndigheten särskilt lyfta fram.

4.1 *Fortsatt stora behov av underhåll och ersättning av plattformar*

Kustbevakningens verksamhet är materielberoende och myndigheten har stora underhålls- och ersättningsbehov för att säkra materielsystem som skapar förutsättningar för att klara uppdraget. Under kommande tio till femton år kommer fortsatta investeringar krävas. Exempelvis behöver övervakningsfartygen i 312-serien och kombinationsfartygen i 031-serien modifieras och miljöskyddsfartyg samt svävarna ersättas under kommande femtonårsperiod.

För att upprätthålla nödvändig operativ förmåga hos Kustbevakningens flygplan behöver ett flertal system uppdateras och moderniseras. Avseende teletekniska och elektroniska system sker omsättningar med korta intervall för att inte hamna i så kallad ”end of life-problematik” och därmed riskera en reducerad tillgänglighet. Modifieringar behöver ske av väsentliga sensorsystem som exempelvis radarsystem, infraröda (IR) och ultravioletter (UV) sensorer samt flygplanens kommunikationssystem. Om tio till femton år kommer myndighetens flygplan att nå slutet av sin tekniska livslängd. Planering för, och finansieringen av, deras eventuella ersättande kommer att aktualiseras tidigare.

En mer detaljerad beskrivning av underhålls- och ersättningsbehoven avseende fartyg och flygplan återfinns i Kustbevakningens materielplan.

4.2 *Totalförsvarsuppbyggnaden kommer att påverka resursbehoven under lång tid*

Under de kommande åren ska Kustbevakningen fortsätta det långsiktiga arbetet med att stärka förmågan inom ramen för totalförsvaret. För att kunna avgöra i detalj vad som kan bli kostnadsdrivande behöver det göras förstudier och andra interna förarbeten. De områden som står i fokus under budgetunderlagsperioden kommer kräva insatser under lång tid för att bygga nödvändig förmåga avseende signalskydd och säkra kommunikationer, fysiskt skydd av lokaler och farkoster, stärkt ledningsförmåga, förmåga att hantera cyberangrepp och ökad uthållighet inklusive reservdelsförsörjning och reservkraft. Nedanstående punkter indikerar vad som i tillägg kan kräva fortsatta anslagsförstärkningar:

- Översyn av gällande avtal och anpassning av dem för att gälla under höjd beredskap och krig. Troligen kommer avtalen innebära kostnadsökningar då näringslivet kommer behöva anpassa sin verksamhet till ökade krav på tillgänglighet, lagerhållning etc. från myndigheterna. Kustbevakningen har påbörjat ett pilotprojekt under 2022 bekostat av MSB via 2:4 medel för att se över nuvarande varvsavtal med målet att under 2024 ha ett nytt avtal som ska gälla under höjd beredskap och krig.
- Försörjningsberedskapen för myndigheten kommer att behöva planeras. Kostnadsdrivande delar kommer exempelvis vara lagerhållning av kritiska reservdelar för fartyg och flygplan, förnödenheter och bränsle. Kustbevakningen följer Regeringens proposition 2020/21:30 Totalförsvaret 2021 - 2025 där utgångspunkten för planeringen av totalförsvaret bör vara att under minst tre månader kunna hantera en säkerhetspolitisk kris i Europa och Sveriges närområde som innebär allvarliga störningar i samhällets funktionalitet samt krig under del av denna tid.

4.3 Förändringar i hotbilden kopplad till miljöräddningstjänst

Det äskande som görs i detta budgetunderlag utgår från de förstärkningar Kustbevakningen behöver för att säkra miljöberedskapen inom ramen för rådande hotbild. Ett antal faktorer kommer över tid att utvidga hotbilden och ställa krav på ytterligare förstärkning.

En viktig förändring i hot- och riskbilden som kommer påverka framtida metodutvecklings- och materielbehov är den ökade användningen av så kallade hybridoljor. Ändrade internationella regler om reducerad svavelhalt i fartygsbränsle trädde i kraft den 1 januari 2020 som innebär att sjöfarten är tvungen att övergå till en annan typ av fartygsbränsle. En del av dessa nya typer av fartygsbränsle kallas med ett samlingsnamn för hybridoljor. Kustbevakningen har genom testning av befintlig utrustning, verifierat kraftiga begränsningar i förmågan till upptagning av vanligt förekommande varianter av moderna bränslen (hybridolja). Utöver krav på utvecklad upptagningsteknik kommer ännu högre krav att ställas på korta insatstider samt ökad förmåga att ta hand om bränslet innan det kommer ut i vattnet, genom exempelvis storskalig läktring vilket är en förmåga som idag är begränsad.

Flera stora hamnprojekt pågår runt om i landet och bland annat sker ett omfattande arbete, projekt Malmporten, för att kunna ta emot större fartyg i Luleå hamn. Till följd av den framtida tyngre trafiken längs med Norrlandskusten behöver Kustbevakningen revidera och utöka riskbedömningen för utsläpp av olja och andra skadliga ämnen. Om riskerna för utsläpp ökar inom ett stort geografiskt område, där riskerna för utsläpp tidigare klassats som låga, blir konsekvensen att miljöberedskapen behöver byggas ut för att möta hotbilden, något som kräver utökade resurser. Kustbevakningen har idag en begränsad förmåga att verka inom miljöräddning och övervakning i arktiska förhållanden.

Utifrån den nationella godstransportstrategin för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter väntas åtgärder för att styra över godstransporter från land till sjö bidra till ökad inrikes sjötrafik⁷. Detta förväntas över tid påverka riskbilden för de stora råvattentäkterna och därmed stärka behovet av hög miljöberedskap.

4.4 Fortsatt utveckling av den europeiska gränsförvaltningen

Den fortsatta utvecklingen av den europeiska gränsförvaltningen kommer tillsammans med en förändrad omvärld att påverka Kustbevakningens verksamhet och resursbehov under lång tid framåt.

EU:s förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen (EBCG-förordningen) och kompletterande nationell lagstiftning, lagen (2022:1057) med kompletterande bestämmelser till EU:s gräns- och kustbevakningsförordning och förordningen (2022:1058) med kompletterande bestämmelser till EU:s gräns- och kustbevakningsförordning innebär utökat ansvar avseende gränsförvaltning för Kustbevakningen såväl nationellt som till utplaceringar av resurser inom EU och både operativt och inom ledning och stöd. De ökade regelkraven inom EU innebär ökade krav på verksamhet, arbetsmetoder, it-stöd, utrustning och utbildning och anpassningen kommer att pågå flera år framöver. Utöver detta pågår även en rättsutveckling avseende kontroller i gränsnära områden, avseende stora it-system med interoperabilitet och biometri för gränsförvaltningen. Utvecklingen är beroende av utvecklingen i samtliga EU:s länder och exempelvis skjuts implementeringen av olika IT-system hela tiden framåt i tiden.

⁷ Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, Trafikverket, Ärendenummer: 2020/7472, ISBN: 978-91-7725-588-8

4.5 Effekterna av ny infrastrukturplan kommer medföra högre krav på Kustbevakningen

Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss i enlighet med 4 kap. 5 § lagen (2003:778) om skydd mot olyckor. Det innebär att myndigheten ansvarar för att hindra eller begränsa skada när olja eller andra skadliga ämnen har kommit ut i vatten eller det föreligger en överhängande fara för detta. Ansvaret omfattar Sveriges sjöterritorium och Sveriges ekonomiska zon men även Väner, Vättern och Mälaren. I detta räddningstjänstansvar ligger både att ha förmåga till bekämpning av utsläpp av skadliga ämnen som att ha förmåga till nödbogsering och nödläktring.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 finns investeringar i Luleå, Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Dessa kommer innebära att fartygsstorlekarna på handelsfartygen ökar kraftigt i Bottenhavet, Väner och Mälaren jämfört mot idag. Även muddringen av farleden in till Göteborgs hamn kan komma att påverka fartygsstorleken på handelsfartygen. Detta innebär i sin tur att Kustbevakningens och därmed Sveriges förmåga rörande räddningstjänst till sjöss behöver förbättras mot idag. Förmågan behöver ökas rörande exempelvis nödbogsering, läktring och oljeupptagning i de större insjöarna och i Bottenhavet. Detta kommer att medföra behov av framtida budgetförstärkningar för att klara investeringar i nya och större miljöskyddsfartyg och tillhörande bemanning.

5. Finansiell redovisning

5.1 Verksamhetens finansiering 2024–2026

Belopp för 2024–2026 anges i 2023 års pris- och lönenivå.

Verksamhetens anslag, intäkter och bidrag

(tkr)	2022 Utfall	2023 Prognos	2024 Beräknat	2025 Beräknat	2026 Beräknat
Anslag utgiftsområde 06 anslag 2:1	1 431 295	1 489 000	1 489 000	1 489 000	1 489 000
Intäkter av avgifter och uppdragsverksamhet	6 969	6 000	6 000	6 000	6 000
Övriga intäkter					
MSB-bidrag krisberedskap	9 261	1 000	1 000	1 000	1 000
Frontex	12 873	6 900	18 000	18 000	18 000
EU-bidrag	30 057	39 400	26 000	26 000	19 000
Övriga bidrag	8 621	1 000	1 000	1 000	1 000
Finansiella intäkter	2 883	3 700	3 000	3 000	3 000
Övriga intäkter av engångskaraktär	2 266	2 000	8 000	4 000	4 000
Summa anslag, intäkter och bidrag	1 504 225	1 549 000	1 552 000	1 548 000	1 541 000

Anslag utgiftsområde 06 anslag 2:1 omfattar anslagsnivå i 2023 års pris- och lönenivå enligt 2023 års regleringsbrev. Ramen är förstärkt med 31 000 tkr jämfört med år 2022. Ett antagande om att dessa medel även finns kvar i myndighetens ram för perioden 2024–2026 har gjorts och ingår i det beräknade anslaget ovan. Aviserad anslagsökning för åren 2024–2025 i senaste budgetproposition är inte beaktad.

För perioden 2023–2026 budgeteras årliga Frontexoperationer vilket påverkar posten Frontex ovan samt verksamhetens kostnader i tabellen nedan.

Verksamhetens kostnader

(tkr)	2022 Utfall	2023 Prognos	2024 Beräknat	2025 Beräknat	2026 Beräknat
Personalkostnader	775 460	825 000	908 000	994 000	1 058 000
Lokalkostnader	66 550	78 000	96 000	112 000	119 000
Driftkostnader	449 129	475 000	574 000	653 000	508 000
Kapitalkostnader	218 152	215 000	258 000	317 000	370 000
Summa kostnader	1 509 291	1 593 000	1 836 000	2 076 000	2 055 000

Personalkostnader

Personalkostnader är beräknade utifrån nuvarande bemanningsläge och bedömd framtida utveckling. Kustbevakningen har för avsikt att utöka bemanningen och kostnaden för denna succesiva utökning ingår i ovanstående tabell. Efterhand som antalet årsarbetskrafter ökar kommer kostnaderna succesivt att öka. När rekrytering och utbildning av samtliga årsarbetskrafter har avslutats blir den totala kostnaden synlig. I utfallet för 2022 ingår personalkostnader för deltagande i Frontexoperationer och för perioden 2023–2026 har årligt deltagande budgeterats.

Lokalkostnader

Kustbevakningen finns på ett stort antal platser i landet och lokalkostnaderna är beräknade utifrån myndighetens nuvarande bestånd av lokaler och kajplatser samt en första preliminär bedömning av det behov som beräknas uppstå när antalet årsarbetskrafter ökar. Om behovet av lokaler på grund av den utökade bemanningen förändras ber myndigheten att få återkomma med en ny bedömning i kommande budgetunderlag.

Hyreskostnader förändras även på grund av att lokaler och kajer anpassas till de behov som finns med nuvarande bemanning. Åtgärder behövs på ett antal orter i landet där byggnaderna som myndigheten verkar i inte har en fungerande struktur och storlek för verksamheten.

Ombyggnad och anpassning av kajer är kostsamma åtgärder. Det krävs ibland på grund av ändrade arbetsätt eller förändrade förutsättningar i förhållande till vilka fartyg som ska användas vid kuststationerna. Om skicket på en kaj är dåligt måste den renoveras eller byggas om för att fortsatt användning ska vara möjlig. Att finna lämpliga och tillgängliga lokaler i anslutning till en kaj försvårar uppdraget ytterligare.

De större förändringarna av lokaler och anläggningar som planeras är Djurö (station), Göteborg (kontor, kaj, ledningscentral), Malmö (kontorsplatser och stationsanpassningar), Karlskrona (kontor, station och kaj), Oxelösund (station och kaj), Slite (station), Södertälje (station och kaj), Umeå (svävarhall och ramp) Stockholm (kontorsplatser) Vänersborg (station och kaj), Vaxholm (miljöförråd och kajplats), Hudiksvall (station och kaj), Örnsköldsvik (station och kaj) Härnösand (kontor och station), Lysekil (tillgänglighetsanpassning station).

Driftkostnader

I en myndighet med flygplan och fartyg är bränsle och underhållskostnader en stor del av driftkostnaderna. Kostnader för utbildning av ett utökat antal kustbevakare ingår i driftkostnader. Då myndigheten äskar om medel för att utöka antalet anställda tillkommer även driftkostnader i relation till det. När utbildningen av kustbevakarna är genomförd ökar andra driftkostnader på grund av att antalet kustbevakare är större.

KBV001-serien kommer att genomgå större översyner under åren 2024–2027 vilka kommer att medföra ökade investeringar och driftkostnader. Engångskostnaderna som belastar driften ingår i driftkostnader ovan.

I utfallet för 2022 ingår kostnader för deltagande i Frontexoperationer och för perioden 2023–2026 har årligt deltagande budgeterats.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna är beräknade utifrån befintliga anläggningstillgångar och en bedömning av kommande investeringsbehov. Budgetunderlaget innehåller investeringar för ökad energieffektivitet i samband med fartygsmodifieringar.

Halvtidsmodifiering av KBV201-serien som består av två fartyg är beräknad att genomföras under åren 2023–2025. Enligt planeringen ska även ersättningsanskaffning av ett antal snabbgående enheter genomföras under perioden 2023–2026.

Nybyggnation av en ersättningsserie för fartygen i KBV301-serien har påbörjats under 2022. Den nya serien kommer att heta KBV320-serien. Avtal med leverantör är tecknat och projektet beräknas kosta 500 000 tkr.

I underlaget för kapitalkostnader ingår investeringar för utbyte av komponenter i myndighetens flygplan.

Under 2023 kommer myndighetens lån med bunden räntenivå att uppgå till 1 450 000 tkr. Under 2024 sjunker andelen lån med bunden räntenivå till 1 000 000 tkr och under 2026 till 500 000 tkr. Utvärdering av andelen lån med bunden räntenivå sker med jämna mellanrum och beslut om att teckna fler lån med bunden räntenivå kan komma att fattas. Tack vare lån med bunden räntenivå på minus har myndigheten under de senaste åren haft ett positivt räntenetto. I takt med att lånen löper ut ökar också kostnaden. Riksbankens ränteprognos för styrräntan på 3,33 procent ligger till grund för beräknade räntekostnader fram till 2026.

Ekonomi och resultat

(tkr)	2022 Utfall	2023 Prognos	2024 Beräknat	2025 Beräknat	2026 Beräknat
Summa anslag, intäkter och bidrag	1 504 225	1 549 000	1 552 000	1 548 000	1 541 000
Summa kostnader	1 509 291	1 593 000	1 836 000	2 076 000	2 055 000
Resultat för respektive år	-5 066	-44 000	-284 000	-528 000	-514 000

I ovanstående tabell sammanställs belopp från tabeller: *Verksamhetens anslag, intäkter och bidrag* samt *Verksamhetens kostnader*.

Årlig ekonomisk obalans

(tkr)	2022 Utfall	2023 Prognos	2024 Beräknat	2025 Beräknat	2026 Beräknat
Resultat för respektive år	-5 066	-44 000	-284 000	-528 000	-514 000
Redovisas mot kapitalförändring*	5 066	5 000	5 000	5 000	5 000
Ekonomisk obalans för respektive år	0	-39 000	-279 000	-523 000	-509 000

*Redovisas mot kapitalförändring är en redovisningsteknisk metod som används inom statlig redovisning. Det innebär att dessa kostnader inte kommer att belasta myndighetens anslag eller andra intäkter. Därmed blir denna post svår att redovisa i en resultatbudget och för att myndighetens reella ekonomiska obalans ska kunna redovisas används ovanstående tabell.

Myndighetens anslagssparande på 39 000 tkr beräknas tas i anspråk 2023 för att täcka den kostnadsökning som skett med anledning av omvärldsförändringar under 2022.

Formell begäran om utökat årligt anslag

(tkr)		
2024	2025	2026
200 000	372 000	509 000

Formell begäran om engångsanslag

(tkr)		
2024	2025	2026
79 000	151 000	0

I begäran om engångsanslag ingår driftbelastande kostnader som uppstår i samband med att KBV001-serien samt KBV201-serien moderniseras. Merparten av engångsbeloppen avser KBV001-serien.

Totalt äskande

(tkr)		
2024	2025	2026
279 000	523 000	509 000

5.2 Investeringsplan för perioden 2024–2026

I tabellen *Verksamhetsinvesteringar* redovisas samtliga investeringar för perioden.

Verksamhetsinvesteringar

(tkr)	2022 Utfall	2023 Prognos	2024 Beräknat	2025 Beräknat	2026 Beräknat
Immateriella investeringar					
Datasystem, rättigheter m.m.	10 107	10 000	10 000	10 000	10 000
Materiella investeringar					
Maskiner, inventarier och installationer m.m.	66 971	228 600	569 000	606 000	362 000
Byggnader, mark och annan fast egendom	0	0	0	0	0
Övriga verksamhetsinvesteringar	1 803	0	0	0	0
Summa verksamhetsinvesteringar	78 881	238 600	579 000	616 000	372 000
Finansiering					
Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen)	78 881	238 600	579 000	616 000	372 000
Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0
Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0
Anslag (efter medgivande av regeringen)	0	0	0	0	0
Summa finansiering	78 881	238 600	579 000	616 000	372 000

I tabellen *Särskild information om verksamhetsinvesteringar* redovisas investeringar som beräknas överstiga 20 000 tkr. Särskild information lämnas endast för investeringar som planeras innevarande eller nästföljande budgetår enligt förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

I tabellen *Särskild information om verksamhetsinvesteringar* anges även eventuella driftkostnader som uppstår på grund av investeringen. De driftkostnader som lyfts fram i tabellen belastar anslaget

och ingen upplåning sker. Med förkortningen ”AT” avses utgifter som kommer att redovisas som anläggningstillgångar.

Särskild information om verksamhetsinvesteringar

(tkr)	Totalt	Ack. utfall	2023 Prognos	2024 Beräknat	2025 Beräknat	2026-XX Beräknat
Verksamhetsinvesteringar per objekt						
1. Modernisering av miljöskyddsfartyg (AT)	64 826	64 826	0	0	0	0
1. Modernisering av miljöskyddsfartyg (Ej AT)	27 201	27 201	0	0	0	0
2. Modernisering av flygplanskomponenter (AT)	259 454	97 454	23 000	39 000	40 000	60 000
2. Modernisering av flygplanskomponenter (Ej AT)	0	0	0	0	0	0
3. Halvtidsmodifiering KBV201-202 (AT)	210 000	0	30 000	80 000	100 000	0
3. Halvtidsmodifiering KBV201-202 (Ej AT)	13 599	599	1 000	6 000	6 000	0
4. Ersättningsanskaffning KBV100-serien (AT)	261 000	0	26 000	65 000	105 000	65 000
4. Ersättningsanskaffning KBV100-serien (Ej AT)	1 370	370	1 000	0	0	0
5. Ersättningsserie för KBV301-serien (AT)	501 897	111 897	27 000	162 000	148 000	53 000
5. Ersättningsserie för KBV301-serien (Ej AT)	5 847	3 847	2 000	0	0	0
6. 60 månaders modifiering KBV 001s (AT)	341 000	0	0	85 000	85 000	171 000
6. 60 månaders modifiering KBV 001s (Ej AT)	221 504	504	3 000	73 000	145 000	0
7. KBV arbetsbåtar (AT)	78 000	0	0	32 000	30 000	16 000
7. KBV arbetsbåtar (Ej AT)	1 500	0	1 500	0	0	0
8. Livstidsförlängning utsjöribbar (AT)	26 807	4 807	22 000	0	0	0
8. Livstidsförlängning utsjöribbar (Ej AT)	3 180	1 980	1 200	0	0	0
Summa utgifter för investeringar	2 017 185	313 485	137 700	542 000	659 000	365 000
Finansiering						
Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen)	1 742 984	278 984	128 000	463 000	508 000	365 000
Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0	0
Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0	0
Anslag anläggningstillgångar (efter medgivande av regeringen)	0	0	0	0	0	0
Anslag (ej AT)	274 201	34 501	9 700	79 000	151 000	0
Summa finansiering	2 017 185	313 485	137 700	542 000	659 000	365 000
Varav investeringar i anläggningstillgångar						
Datasystem, rättigheter m.m.	0	0	0	0	0	0
Maskiner och inventarier	1 742 984	278 984	128 000	463 000	508 000	365 000
Fastigheter och mark	0	0	0	0	0	0
Övriga verksamhetsinvesteringar	0	0	0	0	0	0
Summa investeringar i anläggningstillgångar	1 742 984	278 984	128 000	463 000	508 000	365 000

1. Miljöskyddsfartyg KBV 010, KBV 047, KBV 048, KBV 050 och KBV 051

Miljöskyddsfartygen KBV 010, KBV 050 och KBV 051 har livstidsförlängts med fokus på åtgärder för att förbättra tillgänglighet, tillförlitlighet och sjösäkerhet. Investeringen tillgodoser grundläggande operativa behov och innebär ingen ambitionsökning. Ambitionsnivån för livstidsförlängningen är att vidmakthålla förmågan i 10 år, i väntan på nyanskaffning av miljöskyddsfartyg. I samband med upphandlingen av livstidsförlängningen för de två första fartygen konstaterades att den totala budgeten inte skulle räcka. Med anledning av detta omfördelades investeringsmedel mellan myndighetens olika projekt så att budgeten kunde utökas. Ytterligare prisökningar har lett till att myndigheten har avvaktat med att påbörja livstidsförlängningen för de två som kvarstår, KBV 047 och KBV 048. Utredning av behov och alternativ pågår.

Av verksamhetsinvesteringen KBV 010, KBV 050 och KBV 051 är det 27 201 tkr som inte betraktas som en anläggningstillgång. Dessa kostnader har finansierats med anslag.

Åtgärden är finansierad sedan tidigare och ingår inte i myndighetens äskande.

2. Modernisering av flygplanskomponenter

Allt fler komponenter blir aktuella för utbyte på grund av flygplanens ålder. Myndigheten har tre flygplan och utbyten av komponenter görs på samtliga enheter men i tur och ordning.

Flygplanens sjöövervakningssystem består både av kameror vid dagsljus, värmekameror, radar samt utrustning för laserbelysning. Det sistnämnda gör att exempelvis fartygsnamn kan belysas och läsas i mörker. Under perioden 2023–2025 behöver modifieringar och utbyten göras av väsentliga sensorsystem som exempelvis radarsystem, infraröda (IR) och ultravioletter (UV) sensorer samt flygplanens kommunikationssystem.

Åtgärden är finansierad sedan tidigare och ingår inte i myndighetens äskande.

3. Halvtidsmodifiering av KBV201-202

Under 2020 genomfördes en förstudie avseende halvtidsmodifiering av fartygen KBV201-202. Investeringen bedömdes bli 204 000 tkr med tillkommande 13 000 tkr i anslagsbelastande kostnader. Från denna beräkning har prisbilden ökat mer än kalkylberäkningen tagit höjd för varpå myndigheten äskar om budget för kostnadsökning motsvarande 6 000 tkr. Modifieringen innebär ingen ambitionshöjning av förmåga däremot säkerställs fartygens nuvarande förmåga. Upphandling är inte genomförd och en mer definitiv kostnad fås först i samband med inkomna anbud.

Finansiering av investeringen är aviserad i investeringsbilaga till 2023 års regleringsbrev men till detta belopp tillkommer en ökning av investeringsutgiften om 6 000 tkr, som ger en ökad kapitalkostnad som ingår i myndighetens äskande.

4. Ersättningsanskaffning KBV 100-serien

KBV 100-serien avser högfartsbåtar. Myndigheten har ett antal högfartsbåtar utplacerade på stationer runt kusten. Investeringen avser att ersätta båtar som ska utrangeras på grund av ålder och det totala antalet båtar i myndigheten ska inte ökas. Den totala investeringen uppskattades i förra budgetunderlaget till 180 000 tkr. Från denna beräkning har prisbilden ökat mer än kalkylberäkningen tagit höjd för varpå myndigheten äskar om budget för kostnadsökning motsvarande 81 000 tkr. Upphandling är inte genomförd och en mer definitiv kostnad fås först i samband med inkomna anbud.

Finansiering av åtgärden är aviserad i investeringsbilaga till 2023 års regleringsbrev men till detta belopp tillkommer en ökad investeringsutgift om 81 000 tkr som ger en ökad kapitalkostnad som ingår i myndighetens äskande.

5. Ersättningsserie för KBV301-serien

Fartygsserien 301–311 levererades under perioden 1995–1997 och är alltså närmare 30 år gamla. KBV301, KBV303 och KBV307 är avyttrade men KBV302, 304–306 samt 308–311 finns kvar och behöver bytas ut. Kustbevakningen har under 2022 skrivit avtal och påbörjat byggnation av en serie nya övervakningsfartyg, KBV 320-serien som ska ersätta övervakningsfartygen i KBV 301-serien.

Investeringen bedöms uppgå till 502 000 tkr. Någon kostnadsökning beräknas inte tillkomma då upphandling är klar och avtalade priser är i SEK. Förberedande kostnader om ca 5 000 tkr betraktas inte som en anläggningstillgång och har därmed belastat anslaget.

Kapitalkostnaderna för en investering på 360 000 tkr är sedan tidigare finansierade. Den utökade investeringen på 142 000 tkr är aviserad i investeringsbilagan till 2023 års regleringsbrev. De tillkommande kapitalkostnaderna för den utökade investeringen ingår i myndighetens äskande.

6. Modifiering av KBV 001-serien

KBV 001-serien består av tre fartyg och betecknas som kombinationsfartyg. Benämningen kombinationsfartyg innebär att fartygen tjänstgör som miljöskydds- och övervakningsfartyg med alla de uppgifter som Kustbevakningen har i dag, till exempel sjötrafik- och miljöövervakning, gräns-, fiske-, tull- och polisiära kontroller till sjöss. Fartygen har en hög grad av teknisk utrustning som kräver kostsamt underhåll. Fartygen kommer under 2024–2027 att genomgå större modifieringar för att vidmakthålla förmågan och säkerställa sjöduglighet, prestanda och arbetsmiljö. Bedömningen av kostnader för projektet är fortfarande preliminär då specifikationen med detaljerna om åtgärder inte är klar. En säkrare bild fås när specifikationen och upphandlingen är genomförd med inkomna anbud från aktuella varv. Beroende på specifikationen kan också fördelningen mellan belastning på anslag respektive låneram behöva justeras.

Myndigheten har i anslag för 2023 fått tilldelning för uppstartskostnader om 3 000 tkr och aviserat tillskott för kommande år i investeringsbilagan till regleringsbrevet för år 2023. I nuläget bedöms investeringsbeloppet uppgå till 341 000 tkr och den anslagsbelastande driftkostnaden till 222 000 tkr.

Myndigheten saknar finansiering av både de kapitalkostnader och driftkostnader som modifieringen nu beräknas innebära och äskar därför om medel i samband med detta budgetunderlag. Mer definitiv kostnad erhålls först i samband med upphandling.

Åtgärden är finansierad med 3 000 tkr under 2023 och ingår i myndighetens äskande med totalt 341 000 tkr i investering och 222 000 tkr i anslag för åren 2024–2027.

7. KBV arbetsbåtar

Kustbevakningens arbetsbåtar är framtagna för att kunna klara lite tuffare arbetsförhållanden. De används t.ex. i samband med oljebekämpning och är ofta placerade ombord på större fartyg. Båtarna är byggda för att vara slitstarka och stabila arbetsplattformar till sjöss. Myndigheten har genomfört en förstudie kring utbytet av 14 arbetsbåtar. Utbyte är förskjutet ett år och planeras nu mellan år 2024 och 2026. Äldre enheter kommer att utangeras i takt med att nya levereras. Investeringsutgiften bedömdes i förra budgetunderlaget uppgå till 46 000 tkr och driftkostnaden till 1 000 tkr vilket det fanns finansiering för inom myndighetens ram. Dagens kostnadsbild ger en total investeringsutgift på 78 000 tkr.

Finansiering av åtgärden är aviserad i investeringsbilagan till 2023 års regleringsbrev men till detta belopp tillkommer en ökning av investeringsutgiften om 32 000 tkr som tillsammans med ökade kapitalkostnader nu också ingår i myndighetens äskande.

8. Livstidsförlängning utsjöribbar

Myndigheten kommer under 2023 att slutföra livstidsförlängning av fyra utsjöribbar. Investeringsutgiften bedöms uppgå till 27 000 tkr och driftkostnaden till 3 000 tkr.

Åtgärden är finansierad inom myndighetens befintliga ram.

Investerings långsiktiga påverkan

Enligt Kustbevakningens regleringsbrev för budgetåret 2023 ska effekterna av sådana investeringar som myndigheten särskilt redovisar även redovisas långsiktigt utifrån avskrivningskostnader, räntekostnader, underhållskostnader och övriga kostnader. Nedanstående tabell innehåller denna information för de utvalda objekten.

(tkr) ¹	2025				2030			
	Avskrivningskostnader	Räntekostnader	Underhållskostnader	Övriga kostnader	Avskrivningskostnader	Räntekostnader	Underhållskostnader	Övriga kostnader
Miljöskyddsfartyg	7 000	2 000	9 000	2 000	7 000	0	5 000	2 000
Flygplanskomponenter ²	26 000	5 000	0	0	22 000	1 000	0	0
KBV 201 serien	16 000	7 000	5 000	15 000	21 000	2 000	5 000	15 000
KBV 100 serien	15 000	7 000	9 000	2 000	27 000	3 000	9 000	2 000
KBV 320 serien ³	19 000	15 000	4 000	4 000	26 000	8 000	12 000	7 000
KBV 001 serien 60 månaders översyn	13 000	6 000	19 000	4 000	35 000	4 000	19 000	4 000
KBV arbetsbåtar	5 000	2 000	2 000	1 000	8 000	1 000	2 000	1 000
Livstidsförlängning utsjöribbar	3 000	1 000	1 000	1 000	3 000	1 000	1 000	1 000
Summa	104 000	45 000	49 000	29 000	149 000	20 000	53 000	32 000

¹ Beloppen är avrundade till mkr men anges i tkr. Kostnaderna avser uppskattad årskostnad aktuellt år.

² Underhållskostnaden för specifika flygplanskomponenter specificeras inte ekonomiskt i underhållsavtalet.

³ Ersättare för KBV 301-serien. Den nya serien kommer att kallas KBV 320-serien.

Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar

(tkr)	2022 Utfall	2023 Prognos	2024 Beräknat	2025 Beräknat	2026 Beräknat
IB lån i Riksgäldskontoret	1 906 529	1 906 529	1 957 129	2 326 129	2 689 129
Nyupplåning (+)	78 881	238 600	579 000	616 000	372 000
Amorteringar (-)	-78 881	-188 000	-210 000	-253 000	-290 000
UB lån i Riksgäldskontoret	1 906 529	1 957 129	2 326 129	2 689 129	2 771 129
Beslutad/föreslagen låneram	2 000 000	2 180 000	2 400 000	2 800 000	2 900 000
Ränteutgifter	3507	15 000	35 000	50 000	66 000
Finansiering av räntor och avskrivningar					
Utgiftsområde 6 anslag 2:1	62 401	188 000	231 000	289 000	342 000
Övrig finansiering	19 987	15 000	14 000	14 000	14 000

5.3 Räntekontokredit

(tkr)	2023	2024	2025	2026
Förslag till räntekontokredit	40 000	40 000	40 000	40 000

5.4 Anslagskredit

(tkr)	2023	2024	2025	2026
Förslag till anslagskredit	44 669	45 000	45 000	45 000

5.5 Avgiftsbelagd verksamhet

Uppdragsverksamhet

(tkr)	2023	2024	2025	2026
Intäkter	6 000	6 000	6 000	6 000
Kostnader	6 000	6 000	6 000	6 000

Ovanstående omfattar verksamhet som finansieras genom intäkter som tas ut med stöd av 4 § avgiftsförordningen och intäkter av uppdragsverksamhet. Kustbevakningen disponerar intäkterna.

Offentligrättslig verksamhet

(tkr)	2023	2024	2025	2026
Vattenföreningssavgift	300	300	300	300
Ersättning för kostnader vid räddningstjänst	1 700	1 700	1 700	1 700

Offentligrättslig verksamhet avser ersättning från skadevållande vid inträffad miljö-/oljeskada. Kustbevakningen disponerar inte intäkterna.

5.6 Undantag från EA-regelverket 2024–2026

Kustbevakningen begär inte undantag från EA-regelverket avseende åren 2024–2026.

5.7 Reglers ändamålsenlighet

Kustbevakningen återkommer framöver i särskild ordning med behov och förslag till författningsändringar.