

# Budgetunderlag för Kustbevakningen för åren 2018-2020



KUSTBEVAKNINGEN



## KUSTBEVAKNINGEN

Till:  
Regeringen  
Justitiedepartementet  
103 33 Stockholm

Avdelning  
Verksledningsstaben

Handläggare  
Anna Johansson

Datum  
2017-02-28

Dnr  
2016-2832:1

Informationsklassificering  
Öppen

---

## Budgetunderlag för Kustbevakningen för åren 2018-2020


Härmed överlämnas budgetunderlag för Kustbevakningen avseende åren 2018-2020.

Kustbevakningen föreslår att myndighetens verksamhet under 2018-2020 finansieras med anslag enligt budgetpropositionen och med ianspråktagande av myndighetens anslags-sparande. Kustbevakningen yrkar därför att under hela perioden få föra med sig och disponera myndighetens anslagssparande. Dessutom äskar myndigheten ökat anslag med 104 mnkr år 2020 varav 69 mnkr avser ökning av årlig anslagsram.

Budgetunderlaget har beslutats av generaldirektör Lena Jönsson i samråd med överdirektör Anders Kjaersgaard tillika chef för operativa avdelningen, chefen för verksledningsstaben Annika Wahlfried Wikingsson samt avdelningschefer Patrick Borén, Helene Frykler, Henrik Jonsson, Jan Olofsson samt chefen för ekonomi- och upphandlingsenheten Fredrik Svensson.

Arbetsstagarorganisationerna och huvudarbetsmiljöombud har erhållit information i ärendet.

  
Lena Jönsson  
generaldirektör

  
Annika Wahlfried Wikingsson  
chef för verksledningsstaben

### Sändlista:

Justitiedepartementet  
Ekonomistyrningsverket  
Finansdepartementet  
Riksdagens utredningstjänst  
Riksrevisionen  
Statskontoret  
Försvarsdepartementet  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

### För kännedom

Insynsrådet  
TULL-KUST/SRAT/SEKO

# Innehållsförteckning

<b>1 SAMMANFATTNING OCH FÖRSLAG TILL FINANSIERING .....</b>	<b>4</b>
1.1 ÄSKANDE OCH FÖRSLAG TILL FINANSIERING .....	5
<b>2 EN EFFEKTIV KUSTBEVAKNINGSVVERKSAMHET .....</b>	<b>6</b>
2.1 KOMBINATIONSTANKEN .....	6
2.2 ÅTGÄRDER FÖR EN EFFEKTIVARE VERKSAMHET .....	7
2.2.1 <i>Bättre enhetlighet och tydligare styrning</i> .....	8
2.2.2 <i>Bemannning och plattformar i balans</i> .....	8
<b>3 KUSTBEVAKNINGENS RESURSBEHOV 2018-2020 .....</b>	<b>10</b>
3.1 FORTFARANDE EN EKONOMI I OBALANS .....	10
3.1.1 <i>Kustbevakningens underskott</i> .....	10
3.2 TEKNIK- OCH MATERIELFÖRSÖRJNING .....	11
3.2.1 <i>Fartyg och båtar</i> .....	12
3.2.2 <i>Miljöskyddsmateriel</i> .....	13
3.2.3 <i>Flyg</i> .....	13
3.3 LOKALFÖRSÖRJNING .....	14
3.4 PERSONAL- OCH KOMPETENSFÖRSÖRJNING .....	14
<b>4 KONSEKVENSER VID FORTSATT UNDERSKOTT .....</b>	<b>16</b>
4.1 ORGANISATORISKA KONSEKVENSER .....	17
4.2 KONSEKVENSER FÖR VERKSAMHETEN .....	17
4.2.1 <i>Miljöskyddsberedskap</i> .....	18
4.2.2 <i>Sjöövervakning; tillsyns-, övervaknings- och kontrollverksamhet</i> .....	18
4.2.3 <i>Brottsbekämpning, brottsutredning och utökade rättsliga befogenheter</i> .....	20
4.2.4 <i>Krisberedskap och planering för det civila försvaret</i> .....	21
4.3 KONSEKVENSER FÖR SAMVERKAN OCH STÖD NATIONELLT .....	21
4.3.1 <i>Polismyndigheten</i> .....	22
4.3.2 <i>Tullverket</i> .....	22
4.3.3 <i>Transportstyrelsen</i> .....	23
4.3.4 <i>Havs- och vattenmyndigheten</i> .....	23
4.3.5 <i>Försvarmakten</i> .....	23
4.3.6 <i>Sjöfartsverket</i> .....	23
4.3.7 <i>Övrig nationell samverkan</i> .....	23
4.4 KONSEKVENSER FÖR SAMVERKAN OCH STÖD INTERNATIONELLT .....	24
4.4.1 <i>Miljöräddningstjänst och miljöövervakning</i> .....	24
4.4.2 <i>EU:s Östersjöstrategi (EUSBSR)</i> .....	25
4.4.3 <i>Europeiska byrån för gräns- och kustbevakning, Frontex</i> .....	26
4.5 KONSEKVENSER FÖR FRAMTIDEN .....	26
<b>5 FINANSIELL REDOVISNING .....</b>	<b>28</b>
5.1 VERKSAMHETENS FINANSIERING 2018-2020 .....	28
5.2 INVESTERINGSPLAN FÖR PERIODEN 2018-2021 .....	32
5.3 RÄNTEKONTOKREDIT .....	35
5.4 ÅNSLAGSKREDIT .....	35
5.5 AVGIFTSBELAGD VERKSAMHET .....	35
5.6 UNDANTAG FRÅN EA-REGELVERKET .....	35
<b>6 REGLERS ÄNDAMÅLSENLIGHET .....</b>	<b>36</b>

## 1 Sammanfattning och förslag till finansiering

Kustbevakningen värnar liv, miljö och säkerhet till sjöss genom att kombinera uppgifter och resurser för räddningstjänst till sjöss, sjöövervakning och samordning av sjöinformation. Över tid har myndighetens uppgifter och uppdrag stegvis utökats, antingen ofinansierat eller med bristande finansiering. Successivt har därmed en obalans mellan verksamhet och ekonomi uppstått, trots genomförda besparingar och effektiviseringar. Kustbevakningens verksamhet bedrivs idag med underskott och finansieras delvis med utnyttjande av anslagsparande.

I tidigare budgetunderlag har myndigheten prognostiserat sitt anslagsunderskott till 60-70 miljoner kronor där anslagsparandet har bedömts räcka till och med år 2019. I detta budgetunderlag kvarstår denna bedömning. För att fortsatt kunna utföra verksamhet enligt instruktion och regleringsbrev med bibehållen förmåga är det nödvändigt att säkerställa en långsiktig finansiering av myndighetens verksamhet. Kustbevakningen äskar därför i detta budgetunderlag om ökad anslagsram. I detta ingår äskande för investeringar i myndighetens äldre fartyg som är i stort behov av moderniseringar, livstidsförlängningar eller nyanskaffning för att behålla nuvarande förmåga.

Utebliven anslagsökning enligt äskande leder till att åtgärder måste vidtas för att sänka myndighetens kostnader. Organisatoriskt medför det minskning av antal kuststationer och enheter samt personal, vilket medför en betydande förmågeförsämring som tar lång tid att återuppbygga. Med en grundläggande beredskap för miljöräddningstjänst möjliggör Kustbevakningens kombinationstanke att även uppgifter inom sjöövervakning; tillsyn, kontroll, ordningshållning och brottsbekämpande verksamhet kan genomföras. Konsekvenserna av ett fortsatt underskott blir en reducerad verksamhetsnivå där myndigheten inte kan utföra nuvarande uppdrag enligt instruktion och regleringsbrev.

Kustbevakningen utgör en maritim resurs för staten vid räddningsinsatser, kontroll- och tillsynsverksamhet, ordningshållning samt brottsbekämpning till sjöss. Inom vissa områden utgör Kustbevakningen den enda resursen och aktören till sjöss. En reducerad verksamhetsnivå innebär att verksamhet som Kustbevakningen idag utför, med huvudansvar, med ansvar till sjöss eller som stöd åt andra myndigheter, försämras och helt eller delvis upphör. Flera myndigheter skulle, helt eller delvis, behöva bygga upp en motsvarande sjögående verksamhet för att täcka upp för den verksamhet som Kustbevakningen idag utför.

Ett fortsatt underskott påverkar också Kustbevakningens möjligheter att genomföra verksamhet enligt internationella avtal och överenskommelser, till exempel miljö- och fiskeriövervakning. Det försvårar även möjligheten att delta i fortsatta Frontexinsatser. Dessa insatser ger dessutom en viss negativ ekonomisk påverkan då myndigheten inte kan få full kostnadsäckning från Frontex. Om deltagandet blir omfattande och årligt återkommande kommer det successivt att öka myndighetens underskott.

För en relativt låg kostnad för staten kan Kustbevakningen få en verksamhet och ekonomi i balans. Det skulle ge goda förutsättningar för myndigheten att fortsätta utföra nuvarande uppdrag och utveckla verksamheten för framtidens utmaningar. Det tillskott som myndigheten har beviljats för utökade rättsliga befogenheter bygger även det på förutsättningen att Kustbevakningens grundläggande uppdrag inom miljöräddningstjänst kan utföras. Det är resurseffektivt, inte bara för myndigheten utan för staten som helhet.

## 1.1 Äskande och förslag till finansiering

Kustbevakningen har i budgetunderlag under längre tid lyft en obalans mellan verksamhet och ekonomi. År 2016 erhöll Kustbevakningen en ökning av det årliga anslaget, men då ökningen inte motsvarar det ursprungliga äskandet kvarstår en del av obalansen. Enligt nuvarande bedömning kommer myndighetens anslagssparande inte att vara tillräckligt under hela budgetunderlagsperioden. Detta lyftes redan i föregående budgetunderlag.

Kustbevakningen bedömer att myndighetens anslagssparande är tillräckligt för att täcka myndighetens underskott till och med år 2019. Från och med år 2020 uppstår en obalans mellan verksamhet och ekonomi, baserat på en oförändrad ambitionsnivå i verksamheten jämfört med dagsläget. För att klara uppdraget med en ekonomi i balans behövs därmed ett resurstillskott varför Kustbevakningen äskar om en anslagsökning enligt nedan.

### Äskande

Kustbevakningen hemställer att det utgående anslagssparandet får disponeras av myndigheten i sin helhet. Kustbevakningen föreslår vidare att balans mellan myndighetens verksamhet och ekonomi säkerställs genom att myndighetens anslagsram höjs med 104 mnkr år 2020. Detta skulle för år 2020 ge ett anslag om 1 226 mnkr i 2017-års pris- och lönenivå varav:

- 69 mnkr avser en årlig höjning av myndighetens anslagsram från år 2020 och framåt,
- 35 mnkr avser äskande avseende fartygsinvesteringar för bibehållande av nuvarande materiell förmåga.

Framöver krävs ytterligare årliga tillskott avseende fartygsinvesteringar för att vidmakthålla nuvarande materiell förmåga och ambitionsnivå. Investeringskostnader som uppstår efter budgetunderlagsperioden kan utläsas i tabell ”Sammanställning av fartygsinvesteringar” i kapitel 5. Investeringsutrymme äskas för budgetunderlagsperioden enligt tabell ”Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar” och efter år 2021 enligt tabell ”Sammanställning av fartygsinvesteringar”.

Kustbevakningen ber om att erhålla beslut om budgetförstärkning enligt äskandet så snart som möjligt då myndigheten annars i god tid behöver förbereda för neddragningar och andra prioriteringar.

Utan bibehållet anslagssparande tillsammans med den fulla anslagsökning som Kustbevakningen äskat om och därtill säkerställd finansiering av nu förestående fartygsinvesteringar kommer Kustbevakningen inte att kunna bibehålla förmågan att genomföra verksamhet enligt instruktion, nuvarande regleringsbrev och särskilda uppdrag. Det påverkar Kustbevakningens möjligheter att:

- upprätthålla tillräcklig miljöskyddsberedskap
- utföra uppgifter inom tillsyn-, kontroll, ordningshållning och polisiär övervakning
- genomföra och utveckla brottsbekämpning och brottsutredande verksamhet
- uppfylla internationella åtaganden inklusive att fortsatt delta i Frontexinsatser
- utveckla verksamheten inom totalförsvaret, samhällsskydd och beredskap samt systematiskt säkerhetsskyddsarbete

Förutom omnämnda fartygsinvesteringar finns löpande behov av investeringar i flygplansutrustning samt it. Dessa investeringar, liksom marginella kostnadsökningar avseende bränslepriser och deltagande i Frontexinsatser, bedöms för närvarande rymmas inom en ökad anslagsram.

## 2 En effektiv kustbevakningsverksamhet

Kustbevakningens uppdrag beskrivs sammanfattningsvis i 1§ förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen:

Kustbevakningen har till uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss. Kustbevakningen ska också ha förmåga att förebygga, motstå och hantera kris-situationer inom sitt ansvarsområde.

[...]

Kustbevakningen ska samordna civila behov av sjöövervakning och förmedla civil sjö-information till berörda myndigheter.

Kustbevakningen berörs också av Sveriges beslutade miljö kvalitetsmål, i första hand målen *Hav i balans samt levande kust och skärgård* och *Ett rikt växt- och djurliv*. Miljö kvalitetsmålen beaktas inom miljö räddningstjänst, tillsyn samt polisiär övervakning av jakt, fiske, naturresurser, miljö och utsläpp från fartyg. Nationellt prioriteras särskilt biologisk mångfald och bättre havsmiljö inom fiskeriverksamheten och sjöfarten.

### 2.1 Kombinationstanken

För att genomföra uppgifter enligt instruktion och regleringsbrev arbetar Kustbevakningen utifrån en resurseffektiv kombinationstanke. Kombinationstanken innebär att myndigheten i huvudsak nyttjar samma resurser för att utföra flera olika uppgifter samtidigt. Med resurser avses bland annat kompetent personal, ledningscentraler, lokaler, fartyg, flygplan, båtar, fordon och övrig materiel.

Dimensionerande för Kustbevakningen är i grunden behov av tillräckliga resurser och förmåga för att genomföra räddningstjänst samt samhällsskydd och beredskap. Genom en marginell förstärkning av dessa resurser kan Kustbevakningen samtidigt, på ett effektivt sätt, även utföra myndighetens övriga uppgifter inom sjöövervakning.

Möjligheten att kombinera räddningstjänst, sjöövervakning och sjöinformation bidrar därför starkt till kostnadseffektivitet i verksamheten. Det skapar också en flexibilitet i verksamheten som gör att myndigheten på ett bra sätt kan möta växlande utmaningar i en föränderlig omvärld genom att tillfälligt förstärka fokus inom vissa områden. Ett sådant exempel den senaste tiden är Kustbevakningens stöd till Polismyndigheten vid utökad gränskontrollverksamhet. Kombinationstanken ger också samordningsvinster mellan olika verksamhetsgrenar som utförs i anslutning till varandra. Ett exempel är kontroll av farligt gods och lastsäkringstillsyn som även utförs kombinerat med nykterhetskontroller i hamnområden. Sammanfattningsvis är kombinationstanken grunden för den robusthet Kustbevakningen ger samhället avseende förmåga, tillgänglighet och uthållighet inom sjöövervakning, räddningstjänst samt samhällsskydd och beredskap.

Kombinationstanken leder dock till att varje resursminskning i Kustbevakningen drabbar såväl miljöskyddsberedskapen som sjöövervakning och brottsbekämpning. På motsvarande sätt medför varje resursökning till myndigheten en förstärkning inte enbart för en enskild uppgift utan för helhetsförmågan.

## 2.2 Åtgärder för en effektivare verksamhet

Kustbevakningen har den senaste tio årsperioden infört återkommande besparingskrav och det löpande arbetet med prioriteringar och effektiviseringar intensifieras med anledning av den obalans mellan verksamhet och ekonomi som kan förutses.

Mellan år 2007 och 2011 genomförde Kustbevakningen direkta besparingar för att anpassa verksamheten till en budgetram om cirka 1 000 mnkr. Sammantaget minskade de årliga kostnaderna under denna period med cirka 55 mnkr. Under samma period halverades även den årliga investeringsramen i myndigheten från 100 mnkr till 50 mnkr. Besparingarna medförde dock begränsningar i den operativa verksamheten då närvaron till sjöss minskade.

En av åtgärderna för att inte öka kostnaderna har varit att göra uppehåll i aspirantutbildningen under 2009, 2010 och 2014 vilket motsvarar totalt 72 personer. Det har bidragit till det ansträngda vakansläget som de senaste åren har lett till svårigheter att upprätthålla bemanning på fartyg och flygplan. Trots att rekrytering av aspiranter har skett under 2015 och 2016 tar det flera år att fylla upp befintliga vakanser. Kustbevakningens bedömning är att ytterligare effektiviseringar och besparingar i större omfattning inte kan genomföras om nuvarande ambitionsnivå ska bibehållas.

Under 2011 och 2012 förändrades den regionala organisationen i syfte att överföra mer resurser till den operativa verksamheten till sjöss. Myndigheten fick två regionledningar (istället för tidigare fyra) med varsin ledningscentral vilket bland annat möjliggjorde en totalt sett minskad bemanning i regionledningarna.

År 2014 beslutade dåvarande generaldirektören om en översyn av Kustbevakningens struktur avseende verksamhet i och organisation av ledning och stöd. Översynen omfattade dåvarande huvudkontor, regionledningar med ledningscentraler och samverkanskontor samt flygledningen. Översynen slutredovisades 2014 och resulterade i beslut om Effektiviseringspaketet innehållande ett antal olika uppdrag. Uppdragen handlade om att förbättra, förtydliga och effektivisera processer av olika slag i myndigheten i syfte att förbättra enhetlighet och tydlighet i styrningen. Det övergripande målet var en effektivare lednings- och stödverksamhet i myndigheten och att frigöra mer tid för kärnverksamheten.

Kustbevakningen arbetar med stort fokus på att klara mål och uppdrag trots ett besvärligt vakansläge och ansträngd ekonomi. Utifrån befintliga förutsättningar genomförs verksamhet enligt instruktion och regleringsbrev med tillfredsställande resultat, men det sker med en ekonomi i obalans där myndighetens anslagssparande krymper i allt högre takt. Det är en ohållbar situation i längden då myndighetens knappa resurser ansträngs allt hårdare samtidigt som omvärldens utmaningar ökar.

Utveckling och förbättring av verksamheten tvingas i stor utsträckning prioriteras ned. Vakansläget leder som exempel till att medarbetare i kärnverksamheten inte kan undvaras i tillräcklig utsträckning för att delta i utbildnings- eller förbättringsprojekt. I planering av verksamheten innebär det också fler resor mellan kuststationer för att klara beredskapen och till viss del ökat övertidsuttag. Detta har även påverkats av de ökade internationella insatserna under senare tid. Utbildning, övning, förebyggande underhåll och utveckling är områden som i vissa fall tillfälligt kan stå tillbaka men som över tid är svåra att hämta igen utan betydligt större kostnader och påverkan på resurser och förmåga.

Kustbevakningens närvaro längs kusten utvärderas kontinuerligt för att på mest resurseffektiva sätt möta operativa behov, utifrån riskanalyser för främst räddningstjänst. Det kan leda till justeringar av den lokala organisationen (placering och organisering av kuststationer och fartyg) men medför inga reella kostnadsbesparingar. För reella besparingar krävs reducering av personal, materiel, enheter som fartyg och flyg samt lokaler och kajer. Översyn av lokaler och kajer görs löpande eftersom Kustbevakningen ser ökande kostnader när myndigheten behöver uppdatera hyreskontrakt, förändra eller förnya lokaler och kajer.

Möjligheterna att effektivisera verksamheten genom effektivare och enklare verksamhetsstöd (digitalisering) behöver också övervägas, men det möjliga resultatet av sådana åtgärder och de inledande investeringar som krävs är ännu inte kartlagt.

### **2.2.1 Bättre enhetlighet och tydligare styrning**

Under 2016 har Kustbevakningens organisation förändrats, främst avseende ledningsstrukturen, i syfte att uppnå bättre enhetlighet och tydligare styrning. Myndigheten har sedan den 1 september 2016 inte längre någon regionindelning eller något huvudkontor. Istället är myndigheten indelad i sex nationella avdelningar: metodutvecklingsavdelningen, materiel- och lokalförsörjningsavdelningen, operativa avdelningen, IT-avdelningen, personal- och ekonomiavdelningen och verksledningsstaben. Verksledningen är lokaliserad i Karlskrona. Lednings- och stödfunktioner i övrigt finns även fortsättningsvis främst lokaliserad i Karlskrona, Göteborg, Stockholm, Härnösand och Nyköping. Den nya organisationen innebär inte heller någon förändring för kuststationernas och flygkuststationens geografiska placering.

Genom att uppnå bättre enhetlighet och tydligare styrning ska den nya organisationen också säkerställa att myndigheten får ut så mycket kustbevakningsverksamhet som möjligt med de resurser som myndigheten förfogar över. Arbetet med organisationsomställningen har påverkat myndigheten till viss del, framför allt avseende förberedelsefas och inledande genomförandefas, men Kustbevakningen ser positivt på den fortsatta implementeringen. Myndigheten bedömer att omställningen kommer att ge resultat i form av en mer enhetlig, mer tydlig och effektivare organisation. Genomförande av organisationsförändringen pågår och bedöms löpa fram till början av 2018. Myndigheten har redan genomfört utbildningsåtgärder för att förbättra möjligheter till ledarskap och medarbetarskap på distans. Under 2017 kommer myndighetens arbete med ledarskaps- och medarbetarskapsfrågor att vidareutvecklas.

### **2.2.2 Bemanning och plattformar i balans**

Vid ett larm om utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen ska Kustbevakningen med egna resurser, i form av flyg eller fartyg, kunna skapa en lägesbild samt vid behov kunna påbörja begränsningsåtgärder. Detta gäller inom hela Kustbevakningens verksamhetsområde och beredskap för räddningstjänst planeras därför så att myndighetens mål avseende insatstider alltid kan nås.

I syfte att säkerställa myndighetens förmåga avseende miljöräddningstjänst fattade generaldirektören 2013 inriktningsbeslutet ”Bemanning och plattformar i balans”. Beslutet innebar bland annat omgruppering av ett antal miljö- och kombinationsfartyg<sup>1</sup> för att uppnå en bättre beredskap i riskområden. Beslutet innebar också en ny befattningsplan för att ge en förbättrad beredskap för miljöräddningstjänst och en säkerställd uthållighet vid större och långvariga operationer. En bemanning i linje med befattningsplanen är nödvändig för att myndigheten

---

<sup>1</sup> Kombinationsfartyg är ett fartyg med kombinerat god förmåga för miljöräddningstjänst, annan räddningstjänst och sjöövervakning.



långsiktigt ska kunna upprätthålla en tillräcklig beredskap. En översyn av befattningsplanen görs årligen i samband med fastställande av myndighetens verksamhetsplan.

I mitten av 2015 genomfördes en uppföljning av inriktningsbeslutet ”Bemannning och plattformar i balans” för att säkerställa att målsättningar enligt ursprunglig tidplan kunde hållas. Uppföljningen gav också en uppdaterad bedömning och förslag på justeringar vilket resulterade i ett antal kompletterande beslut.

Under 2016 genomfördes som ett led i inriktningsbeslutet och uppföljningen bland annat en förändring i antal kuststationer när stationerna i Höllviken och Helsingborg avvecklats och verksamheterna flyttas till en ny station i Malmö.

Inriktningsbeslutet ska som helhet vara fullt implementerat i myndigheten senast 2018. Det som påverkar möjligheten att nå målsättningen är framför allt myndighetens vakansläge.

## 3 Kustbevakningens resursbehov 2018-2020

### 3.1 Fortfarande en ekonomi i obalans

Sedan 2009 har Kustbevakningen årligen redogjort i budgetunderlagen för myndighetens obalans mellan verksamhet och ekonomi. I budgetunderlag och kompletterande redovisningar har Kustbevakningen beskrivit de konsekvenser underskottet får på myndighetens möjligheter att värna liv, miljö och säkerhet till sjöss. Konsekvenserna påverkar såväl egen verksamhet som möjlighet att bistå andra myndigheter. Kustbevakningen har i budgetunderlag 2015-2017 beskrivit hur samverkande myndigheter kan komma att beröras av de konsekvenser som följer av omfattande neddragningar och även inhämtat deras synpunkter på detta. Se vidare om konsekvenser under kapitel 5.

År 2016 erhöll Kustbevakningen en ökning av det årliga anslaget, men då ökningen inte motsvarar det ursprungliga äskandet kvarstår obalansen. Vid utgången av 2016 minskades anslagssparandet med cirka 15 mnkr och Kustbevakningen inleder 2017 med ett anslagssparande motsvarande cirka 232 mnkr. Myndighetens anslagssparande minskar därmed i allt högre takt och enligt nuvarande bedömning kommer anslagssparandet inte att räcka under hela budgetunderlagsperioden. Detta lyftes redan i föregående budgetunderlag men prognosen har därefter ytterligare försämrats bland annat på grund av deltagandet i Frontexinsatser, förstärkning av vissa stödfunktioner och utbyte av ribbåtar. Alla medel som tas från anslagssparandet, för att till exempel finansiera inte bidragsberättigande kostnader för Frontexinsatser, tidigarelägger det tillfälle när myndighetens anslagssparande tar slut.

Myndighetens interna organisationsomställning, i syfte att få bättre enhetlighet och tydligare styrning, ska resultera i en effektivare hantering av myndighetens nuvarande och framtida uppgifter. Organisationsomställningen förväntas inte medföra faktiska kostnadsminskningar, men myndigheten får bättre förutsättningar att genomföra en effektiv och kvalitativ verksamhet.

Det är samhällsekonomiskt fördelaktigt att Kustbevakningen utför fler uppgifter som följer på övervakning, kontroll och brottsbekämpning. Den utveckling som nu föreslås med utökade befogenheter talar för detta synsätt. Om arbetsuppgifterna istället skulle läggas på andra myndigheter skulle det innebära betydande investeringar och andra kostnader som samhällsekonomiskt skulle bli mer kostsamt och torde inte stå i proportion till den marginalkostnad som följer av att Kustbevakningen utför uppgiften. På sikt finns ytterligare utrymme att överväga sätt att merutnyttja de resurser och den kompetens som Kustbevakningen har och ändå måste ha. En sådan utveckling medför att man, för relativt små kostnader, kan skapa förutsättningar för ytterligare resurssamordningsvinster för staten som helhet.

#### 3.1.1 Kustbevakningens underskott

Kustbevakningen har över tid successivt fått utvidgade uppdrag och befogenheter där motsvarande ökning av anslagstilldelning inte har skett. Uppgifterna omfattar bland annat förundersökning miljöbrott/utsläpp, sjöövervakningsuppdraget (Sjöbasis), Schengenmedlemskap (SMC), förhandsanmälan (FRS, Single Window), farligt gods och lastsäkring, ratt- och sjöfylleri (förundersökningsledarskap och promillegräns), grov organiserad brottslighet och stöd till polisen med maritim förmåga, RIF-samordning, landnings- och kvalitetskontroller avseende fiske. Vissa tillkommande uppgifter från år 2000 och framåt är en del av myndighetens nuvarande underskott.

Kustbevakningens nuvarande underskott på cirka 70 mnkr består av framför allt två delar, vilka båda är kopplade till myndighetens materielförsörjning:

**Ökade underhållskostnader** för fartyg och flygplan har inte kompensrats fullt ut genom ökad anslagsram. Myndighetens fartygsflotta ställer idag helt andra krav på intern underhållsorganisation och externa underhållsavtal än tidigare. Tekniskt avancerade system med ett fåtal möjliga leverantörer gör att underhållskostnaderna har ökat. Utvecklingen är inte unik för Kustbevakningens plattformar utan en del av teknikutvecklingen inom området. Underhåll av myndighetens flygplan sker fullt ut genom avtal med en extern leverantör. Kostnaden är hög och svår att påverka avseende flygsäkerhetsåtgärder.

**Ökande avskrivningskostnader** är den andra delen av myndighetens nuvarande underskott och relateras framför allt till införande av "komponentavskrivning" som inte användes när myndighetens investeringsplan beslutades. Det innebär det att vissa komponenter i fartyg och flygplan, som inte beräknas hålla lika länge som själva fartygsskrovet eller flygplanskroppen, får en kortare avskrivningstid. Den årliga anslagsbelastande kostnaden blir därför högre än om alla komponenter skrevs av på samma långa tid. Detta förstärks med anledning av att komponenter byts ut allt oftare, vilket påverkar både investeringsbehov och avskrivningskostnader. Myndighetens kostnad för avskrivningar hålls därmed uppe och någon kraftig nedgång förväntas inte.

#### **Underskottet kommer framöver att påverkas av bland annat:**

##### *Bränslepriser*

För närvarande är prisnivån fortfarande låg men kostnaden är svår att prognosticera och redan de kommande åren förväntas ökande bränslepriser vara en del av det årliga underskottet.

##### *Frontex*

Om deltagandet i Frontexinsatser blir årligt återkommande kommer det att öka myndighetens årliga underskott. Kustbevakningens deltagande täcks huvudsakligen av bidrag från Frontex men belastar även till viss del myndighetens anslag. Den ekonomiska påverkan är helt beroende på omfattningen av myndighetens deltagande; vilka enheter som ianspråkats och under hur lång tidsperiod.

##### *Framtida investeringsbehov*

Utöver äskande om årlig anslagsökning för att täcka myndighetens nuvarande underskott tillkommer, med början år 2020, ytterligare behov av årliga tillskott avseende fartygsinvesteringar för att vidmakthålla nuvarande materiell förmåga och ambitionsnivå.

### **3.2 Teknik- och materielförsörjning**

En god materiel- och lokalförsörjning är viktig för att för att skapa långsiktiga förutsättningar för Kustbevakningens personal att genomföra uppdrag på ett effektivt sätt. Även IT är ett allt viktigare verktyg för Kustbevakningens verksamhet och bidrar till effektivitet och kvalitet i såväl den operativa som i den administrativa verksamheten.

För att kunna genomföra mål enligt instruktion och regleringsbrev krävs ett vidmakthållande och en utveckling av myndighetens fartyg och flygplan, plattformar, samt effektiva och verksamhetsanpassade lokaler.

### 3.2.1 Fartyg och båtar

Kustbevakningens fartygsflotta består av totalt 30 fartyg: 10 kombinationsfartyg (kombinerat miljöräddnings- och övervakningsfartyg), 15 övervakningsfartyg och 5 miljöskyddsfartyg. De äldsta fartygen är över trettio år.

Eftersom det tar lång tid (cirka 10 år) innan ett ersättningsfartyg kan komma i operativ tjänst så måste befintliga fartyg hållas i tillräckligt gott skick och ha en acceptabel tillgänglighet, förmåga, sjösäkerhet och arbetsmiljö. Trots regelbundet och löpande underhåll försämras fartygen över åren och generellt för alla fartygsserier är därför behovet av koncentrerade livstidsförslängnings- eller moderniseringsåtgärder som komplement till löpande underhåll. En så kallad halvtidsmodifiering genomförs därför efter ungefär 15 år, vilket innebär att fartygen moderniseras och anpassas för att vara fortsatt lämpade för uppgiften under ungefär lika lång tid till.

Med cirka 115 båtar och vattenskotrar i drift är det ett ständigt pågående arbete att successivt förnya och ersätta även dessa. Många av båtarna är i behov av utbyte under kommande period vilket kommer att generera en ökad kostnad. Samtliga ribbåtar tillhörande KBV 001-serien samt 031-serien kommer att i möjligaste mån bytas ut redan under 2017. De enheter som för närvarande används för insatser i Medelhavet bedöms slitas ut snabbare än de hade gjort i ordinarie verksamhet hemma. Vid fortsatta internationella Frontexuppdrag ser myndigheten därför ett behov av att ersättningsanskaffa dessa båtar. Dessa kostnader bedöms rymmas inom en ökad årlig anslagsram.

Kustbevakningen har genomfört en fördjupad materielutbytesinventering som sträcker sig fram till 2035. Ur en operativ synvinkel är det väsentligt att fartygen är tillgängliga, tillförlitliga och sjösäkra, men även arbetsmiljön och boendemiljön är viktig. Längre fram, år 2020, kommer förstudie avseende fartygen KBV 201-202 att påbörjas inför modernisering.

För att bibehålla nuvarande ambitionsnivå och genomföra verksamhet enligt instruktion och regleringsbrev har Kustbevakningen särskilda investeringsbehov för flera av fartygen. För nedanstående tre investeringar äskas därför särskilda investeringsmedel:

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

Kustbevakningen är huvudansvarig myndighet för miljöräddningstjänst till sjöss och miljöskyddsfartygen är därmed en högst central resurs. De fem miljöskyddsfartygen KBV 010, 047, 048, 050 och 051 är nu drygt 30 år gamla och är myndighetens äldsta fartyg. Fartygen behöver livstidsförslängas med fokus på åtgärder för att förbättra tillgänglighet, tillförlitlighet och direkt sjösäkerhet. Fartygen är mycket viktiga för miljöräddningsberedskapen då de är grundgående och därför kompletterar de större fartygen som inte kan operera på grunda vatten. Om inte miljöskyddsfartygen hålls i gott skick får Kustbevakningen en tydlig kapacitetsbrist närmast kusterna, i skärgårdsområden samt i Sveriges viktigaste råvattentäkter.

Miljöskyddsfartygens förmåga till gång i is är idag mycket begränsad varför det finns små eller inga möjligheter till insatser med dessa fartyg i de viktiga råvattentäkterna under isbelagd tid. Att utveckla denna förmåga är inte inkluderat inom ramen för inlämnad kostnadsberäkning för miljöskyddsfartygen. För en sådan förmågeökning behöver myndigheten återkomma när möjliga alternativ och kostnadsberäkningar har analyserats.

Investeringen i miljöskyddsfartygen är avsedd att tillgodose myndighetens grundläggande operativa behov och innebär ingen ambitionsökning.

Enligt myndighetens fartygsplan kommer miljöskyddsfartygen att behöva omsättas om cirka 10 år. Därmed kommer förstudie avseende nytt miljöskyddsfartyg att starta under 2018.

## **2. Utsjöbevakningsfartyg KBV 181**

KBV 181 behöver modifieras och moderniseras enligt genomförd förstudie. För närvarande pågår slutfasen i arbetet med att detaljprojektera modifieringar och moderniseringar, som ska resultera i ett komplett upphandlingsunderlag. I samband med modifieringen genomförs även en förmågehöjning avseende oljeupptagning (Oilrec) och brandbekämpning, åtgärder för att förbättra arbetsmiljön, minska avgasutsläpp och förbättra sjösäkerheten. Modifieringen av KBV 181 ska därmed bland annat ge möjlighet till oljebekämpning under vinterförhållanden och i is. Det kommer att öka fartygets operativa förmåga (oilrec och brandbekämpning), att minska arbetsmiljöriskerna (tung och farliga lyft av lastrumsluckor, vilket också har ett jämställdhetsperspektiv) och att minska fartygets miljöbelastning genom att byta motorer. Under arbetets gång har även framkommit ytterligare åtgärder som bedöms vara helt nödvändiga att åtgärda. Det avser till exempel utbyte av kran, lanterncentral, ombyggnad av akterdäcket och utrustning på bryggan som nått slutet av sin livstid.

## **3. Övervakningsfartyg KBV 302-311**

Kustbevakningen bedömer att investeringar i de tio övervakningsfartygen KBV 302-311 är nödvändiga för att bibehålla myndighetens nuvarande förmåga. Myndigheten har därför genomfört en förstudie inför en möjlig modernisering av den cirka tjugo år gamla fartygs-serien. Ur en operativ synvinkel är det väsentligt att fartygen är tillgängliga, tillförlitliga och sjösäkra, men även arbetsmiljön och boendemiljön är viktig.

Mot bakgrund av de nödvändiga åtgärder som identifierades i förstudien, i kombination med den bedömda livscykelkostnaden för modifiering jämfört med nyproduktion, bedömer myndigheten att nyanskaffning av fartygen på lång sikt är det mest ändamålsenliga, både ekonomiskt och verksamhetsmässigt.

Under 2017 kommer därför en kompletterande förstudie för nyanskaffning att genomföras för att ta fram ett beslutsunderlag till slutet av året. Bedömningen är att det finns behov av samtliga fartyg även framledes och detta behov påverkas även av de eventuellt fortsatta Frontex-insatserna.

### **3.2.2 Miljöskyddsmateriel**

Ny- och ersättningsanskaffning av miljöskyddsmateriel sker kontinuerligt. Myndigheten har för närvarande ett stort behov av att byta ut bland annat länsor och skimmers. Skimmer är en maskin som används för att separera vätskor som flyter ovanpå varandra, exempelvis olja ovanpå vatten.

Härutöver finns bland annat behov av säkra sjö- och upptagningsanordningar samt framöver en förbättrad förmåga att upptäcka olja i mörker (oljeradar). Dessa kostnader bedöms rymmas inom en ökad årlig anslagsram.

### **3.2.3 Flyg**

Kustbevakningen har behov av tillgång till flygplan med rätt utrustning, teknik och kompetens för att på ett säkert och effektivt sätt kunna genomföra verksamheten. Liksom fartygen ska även flygplanen underhållas för att vara i ett sådant skick att de alltid är säkra att arbeta på och att de, dygnet runt, året runt är tillgängliga och kan sättas in i de olika insatser som myn-

dighetens uppdrag innebär. Underhåll av myndighetens flygplan sker fullt ut genom avtal med en extern leverantör. Kostnaden är hög och svår att påverka avseende flygsäkerhetsåtgärder samt kommande luftfartsregler enligt EU (EASA).

Utbyte och uppdatering av komponenter och datorer i flygplanens sensorsystem är nödvändigt för att fortsätta ha ett system med hög tillförlitlighet och säkra tillgänglighet av reservdelar. Under budgetunderlagsperioden beräknas dessa kostnader uppgå till cirka 190 mnkr. Kontinuerligt utbyte av flygplanens komponenter bedöms rymmas inom en ökad årlig anslagsram. Underhållskostnader och komponentavskrivningar ingår idag som bidragande förklaring till myndighetens ökande underskott (se avsnitt 3.1.1).

Flera moment i myndighetens modifieringsprogram av flygplanet som plattform är tvingande enligt gällande och kommande regelverk. Om inte modifieringarna genomförs enligt tidplan blir konsekvensen en kraftig begränsning i myndighetens tillstånd för att flyga i internationellt luftrum och så småningom även nationella begränsningar.

Flygplanens status och övervakningssystemets förmåga, i kombination med väl tränade besättningar, ger goda möjligheter att aktivt kunna delta i både nationella och internationella uppdrag.

### **3.3 Lokalförsörjning**

Kustbevakningen bedömer att myndighetens lokalkostnader framöver kommer att öka. Lokaler samt kajer på några av Kustbevakningens verksamhetsorter är i behov av nybyggnation. Delar av såväl lokaler som kajer är av gammal infrastruktur och i behov av renovering. I takt med att hamnområden exploateras till såväl ökad sjötrafik samt bostäder ökar hyreskostnader då kajer samt lokaler omsätts. Dessa förhöjda lokalkostnader bedöms för närvarande rymmas inom en ökad årlig anslagsram.

Under budgetunderlagsperioden förbereds för en sammanslagning av kuststationerna i Furu-  
sund och Vaxholm med planerad lokalisering i Kapellskär.

Nytablering av station i Strömstad kommer att ske.

Kajer till Kustbevakningens större kombinationsfartyg KBV 001 i Göteborg samt KBV 003 i Karlskrona samt även kaj till KBV 181 i Umeå är under arbete och framtagande.

Framöver behöver även myndighetens befintliga kontorslokaler, framför allt i Karlskrona, anpassas utifrån den nya organisationen. Översyn pågår också av lokaler för myndighetens ledningscentralsenhet.

### **3.4 Personal- och kompetensförsörjning**

Kustbevakningen har i sin befattningsplan gjort en bedömning av den bemanning som krävs för att uppnå mål enligt instruktion och regleringsbrev från regeringen. I detta, såväl som tidigare budgetunderlag, utgår myndigheten därför från en bemanning motsvarande den beslutade befattningsplanen.

Kustbevakningens personalkostnader står för ungefär hälften av myndighetens kostnader och några av de största besparingsåtgärder som myndigheten har genomfört är att under vissa år

inte rekrytera aspiranter. Kostnaderna har därmed under några år blivit lägre och till viss del minskat en del av myndighetens underskott. Men vakanserna som uppstått i myndigheten har fått kännbara konsekvenser, framför allt för den operativa verksamheten. Nu sker därför rekrytering och utbildning av aspiranter för att så snart som möjligt kunna bemanna vakanserna. Det innebär att personalkostnaderna kommer att öka och att myndigheten behöver utnyttja anslagssparandet i större utsträckning. Dessa förhöjda personalkostnader bedöms rymmas inom en ökad årlig anslagsram.

Under 2016 har Kustbevakningen antagit två aspirantklasser och har därmed dubblerat antalet aspiranter till grundutbildningen. Efterhand som att aspiranterna slutför utbildningen kommer det på sikt att öka numerären av operativ personal. Det är dock fortfarande ett ansträngt läge då det dröjer cirka två år innan aspiranterna kommer in i ordinarie verksamhet och under tiden sker viss personalomsättning, till exempel genom pensionsavgångar. Rekrytering och utbildning av ny personal inom bland annat flygverksamheten är också nödvändig för att ersätta pensionsavgångar.

Det finns en viss eftersläpning avseende vissa behörighetsgivande utbildningar som en konsekvens av vakansläget och att personalen har prioriterats för den operativa verksamheten. För att upprätthålla kompetensen för besättningarna och inneha nödvändiga certifikat enligt gällande regelverk, krävs årligen återkommande repetitionsutbildningar. Under de kommande åren krävs dessutom omfattande utbildning för att säkerställa den beslutade inriktningen vad avser dykeriverksamhet, implementera utökade rättsliga befogenheter samt uppgifter inom ramen för krisberedskap och civilt försvar.

## 4 Konsekvenser vid fortsatt underskott

Kustbevakningen har huvudansvaret för miljöräddningstjänst till sjöss. Kustbevakningens hela verksamhet utgår därför från en grundläggande dimensionering för att vidmakthålla tillräcklig miljöberedskap och förmåga för miljöräddningstjänst enligt målsättning från instruktion och regleringsbrev. Det gäller såväl personal- och kompetensförsörjning som materiel- och lokalförsörjning och innebär att huvuddelen av Kustbevakningens kostnader uppstår redan i denna dimensionering för räddningstjänst.

Kustbevakningens verksamhet enligt instruktion och regleringsbrev genomförs idag med ett årligt utnyttjande av myndighetens anslagssparande. Om inte årliga underskott täcks genom ett ökat årligt anslag kommer inom några år anslagssparandet att vara slut och myndigheten tvingas vidta åtgärder. Detta kommer, i olika stor omfattning, att negativt påverka hela Kustbevakningens verksamhet.

De resurser som Kustbevakningen använder för räddningstjänst, samhällsskydd och beredskap är i huvudsak samma resurser som utför övriga uppgifter enligt instruktion och regleringsbrev, inklusive sjöövervakning (kontroll, ordningshållning och brottsbekämpning till sjöss). För varje resursminskning drabbas därför såväl miljöskyddsberedskap som övervakning och brottsbekämpning. Fartygen utgör helt eller delvis både miljöräddnings- och övervakningsfartyg samtidigt som de även är plattform och transportmedel i kontroll- och tillsynsverksamheten. Det är också genom dessa resurser som Kustbevakningen bedriver samverkan med och stödjer andra myndigheter med myndighetsutövning och uppdragsverksamhet.

Varje resursökning innebär på motsvarande sätt en förstärkning inte enbart för en enskild uppgift utan även för helhetsförmågan.

Kustbevakningen har i tidigare budgetunderlag redovisat konsekvenser av olika besparingsalternativ. Om Kustbevakningen inte erhåller äskade medel leder det ytterst till att myndigheten blir tvingad att genomföra besparingar i form av bland annat en neddragning i personella resurser. I den analys som gjordes till BU 2015-2017 bedömdes en besparingsnivå på 133 mnkr motsvara cirka 20 procent av myndighetens dåvarande 760 befattningar. Det motsvarar ungefär 150 tjänster, varav drygt hälften i den operativa linjeverksamheten. Detta resulterade i en utförlig utredning av ett antal verksamhetsmässiga konsekvenser och negativ påverkan för flera nationella myndigheter såväl som på möjligheter till fortsatt internationell samverkan.

Om Kustbevakningen inte erhåller äskade medel innebär det också att nödvändiga investeringar i flyg och fartyg inte kan genomföras samt att rekrytering och utbildning inte kan genomföras i tillräcklig omfattning. Det leder ytterst till konsekvensen att myndigheten får försämrade möjligheter att upprätthålla tillräcklig tillgänglighet och beredskap hos operativa enheter som fartyg och flyg, med avseende på teknisk förmåga, bemanning och kompetens. Det är då inte möjligt för myndigheten att uppnå tillräcklig miljöskyddsberedskap eller målet på 10 000 ton och det blir dessutom försämrade möjligheter att utföra myndighetens övriga uppdrag i nuvarande omfattning.

Konsekvenserna av långtgående besparingar i Kustbevakningen blir en nedmontering av det som under flera år byggts upp och som skapat förutsättningar för resurssamordning och kostnadseffektivitet. Övervakning och kontrollåtgärder som bidrar till ordning och säkerhet, liv



och hälsa samt god miljö till sjöss skulle i flera fall helt upphöra eller behöva byggas upp i andra organisationer till betydligt högre kostnader.

#### **4.1 Organisatoriska konsekvenser**

Konsekvenser för organisation, personal och materiel innefattar bland annat neddragningar i kuststationer, stödorganisation, plattformar och personal som skulle ta lång tid att återuppbygga. Under 2014 blev Kustbevakningen på grund av den ansträngda ekonomiska situationen tvingade att varsla ett stort antal medarbetare. Varslet kunde dras tillbaka tack vare att myndigheten delvis fick gehör för problematiken genom ett ökat anslag. Varslet ledde ändå till ökad personalrörlighet och skapade stor oro inom myndigheten, en oro som till viss del ännu finns kvar. Det är mycket olyckligt om Kustbevakningen återigen skulle hamna i en liknande situation när myndigheten nu åter håller aspirantutbildningar för att återbesätta vakanser. Det är dessutom en resurs som tar flera år att ersätta och innebär en kompetens- och effektivitetsförlust både inom operativ verksamhet men även inom stöd- och ledningsverksamhet. Avseende befattningar i linjeverksamhet är dessa särskilt svårt att återbesätta då en aspirantutbildning först ska genomföras (3-4 terminer).

Efter att Kustbevakningen endast erhållit ett delvis ökat anslag sedan tidigare äskande kvarstår behov av årlig anslagsökning. Om den äskade ökningen inte erhålls bedömer myndigheten att konsekvenserna av motsvarande besparing är drygt hälften av de som tidigare beskrivits.

En besparing på ungefär 70 mnkr innebär att myndighetens plattformar, både fartyg och flyg måste bli färre och detsamma gäller antalet kuststationer. Utifrån det behov som finns för ett antal av myndighetens fartygsserier kommer besparingar på sikt att resultera i en successiv nedmontering av antalet plattformar. Vid utgången av 2016 har Kustbevakningen 22 kuststationer, inklusive flygkuststation. Antalet kuststationer bedöms vid fortsatt underskott behöva minska, det faktiska antalet beror på möjligheter att ombasera fartyg samt stationernas storlek och placering. Det innebär även en minskning motsvarande ungefär 60-70 befattningar. Av dessa befattningar bedöms något fler än hälften finnas i operativ linjeverksamhet.

Utan ekonomiska möjligheter att genomföra nödvändiga rekryteringar, utbildningar och investeringar får Kustbevakningen tillgång till färre enheter.

Utöver behov av årlig anslagsökning tillkommer dessutom särskilt äskande avseende särskilda investeringar i befintliga fartyg, för att vidmakthålla förmåga.

#### **4.2 Konsekvenser för verksamheten**

Konsekvenser för verksamheten innebär bland annat att fokus i högre grad behöver riktas mot upprätthållande av miljöberedskap, men med väsentligt sämre möjligheter till beredskap och därmed längre anspänningstider. Det kommer även att reducera såväl flygövervakning som allmän övervakning och närvaro till sjöss inklusive tillsyn- och kontrollverksamhet.

Det leder också till att myndigheten generellt får sämre uthållighet och förutsättningar för att klara större räddningsoperationer eller krissituationer.

#### **4.2.1 Miljöskyddsberedskap**

De organisatoriska konsekvenserna vid en minskning på 70 mnkr kommer att leda till en märkbar försämring av Kustbevakningens möjligheter att upprätthålla tillräcklig tillgänglighet och beredskap hos operativa enheter till sjöss och i luften.

Med färre stationer, plattformar och medarbetare kommer det att krävas både ombasering av fartyg och omprioritering av verksamhet för att vidmakthålla beredskapen till sjöss, med ökat fokus på riskområden för miljöräddningstjänst. Detta kan leda till en beredskap som i större utsträckning utgår från land med längre insatstider som följd och begränsad uthållighet. Den operativa tillgängligheten på enheter med förmåga till nödbogsering, nödläktring och till sjöss i syfte att förhindra att olja kommer ut i vattnet vid en fartygsolycka minskar.

Det skulle innebära en minskad flygövervakning där särskild prioritering behöver göras för att bibehålla besättningarnas behörighet för flygsäkerhet. Övrig tid skulle flyget behöva planeras i beredskap på marken, utan deltagande i förebyggande övervakning, för att så långt möjligt vara tillgängliga för räddningstjänst och miljöskyddsoperationer. Minskad flygövervakning innebär väsentligt försämrade möjligheter att tidigt upptäcka utsläpp. Att tidigt upptäcka och lokalisera var oljan finns möjliggör en tidig insats, vilket är avgörande för att kunna ta hand om stora utsläpp innan de hinner spridas över stora områden. Förutsättningarna för att tidigt upptäcka utsläpp och tidigt kunna inleda miljöräddningsoperationer skulle kraftigt försämrats.

Kustbevakningen kommer vid en större händelse att behöva begära bistånd från utländska myndigheter tidigare och i större omfattning än idag. Samtidigt minskar myndighetens förmåga att lämna bistånd till andra länder. De internationella samverkansavtalen bygger i stor utsträckning på en ömsesidighet som Sverige kommer att få svårt att leva upp till.

Kustbevakningen får försämrade förmåga att bekämpa oljeutsläpp till sjöss och kan inte heller medverka i sjöräddningsinsatser eller bistå vid annan räddningstjänst i samma utsträckning som idag.

Dessutom påverkas Kustbevakningens förmåga och uthållighet för krisberedskap och höjd beredskap, framför allt begränsas förutsättningarna att utveckla den förmågan.

#### **4.2.2 Sjöövervakning; tillsyns-, övervaknings- och kontrollverksamhet**

Förutom en försämring av Kustbevakningens grundläggande förmåga att utföra räddningstjänst enligt instruktion och regleringsbrev påverkas samtidigt myndighetens hela verksamhet, inte minst sjöövervakningen med kontroll, ordningshållning och brottsbekämpning till sjöss. Det innebär också väsentligt försämrade möjligheter att bedriva och medverka till vidareutveckling inom Kustbevakningens ansvarsområde, både nationellt och internationellt. Redan idag har myndigheten starkt begränsade resurser att delta i utvecklingsarbete.

Hela sjöövervakningsverksamheten kommer att märkbart påverkas av en minskad närvaro till sjöss som blir en följd av att myndigheten dels har tillgång till färre enheter och dels att befintliga enheter då i större utsträckning behöver planeras mot högriskområden ur miljöräddningshänseende. Möjligheter att agera händelsestyrt på de underrättelser och tips som inkommer inom tillsyns- och kontrollverksamheten blir därmed ytterst begränsad.

För tillsyns- och kontrollverksamheten innebär en minskad närvaro till sjöss och färre stationer längs kusten att samtliga verksamheter påverkas negativt.

### **Sjösäkerhetstillsyn**

Sjösäkerhetstillsyn i hamnar minskar väsentligt eller upphör helt. Verksamheten innefattar farligt gods, lastsäkring och bemanningskontroller. Farligt gods kontroller i hamnar ansvarar Kustbevakningen för medan lastsäkring och bemanning följer av överenskommelse med Transportstyrelsen. Överenskommelsen är inte tvingande enligt lag och kan därför komma att behöva sägas upp.

### **Gräns- och tullkontrollverksamheten**

Gräns- och tullkontrollverksamheten minskar påtagligt samtidigt som Polisen inte har egna resurser för att utföra gränskontroll till sjöss i den omfattning som gränskodexen inom EU kräver. Kustbevakningen kontrollerar alla sjömän som kommer till Sverige över yttre gräns genom en administrativ kontroll. Myndigheten kommer också att få svårighet att bistå på samma sätt som under t.ex. 2016 då fartyg till viss del kunde omfördelas för att bistå polisen vid särskild gränskontroll.

### **Sjötrafikövervakning**

Sjötrafikövervakningen (med bland annat fart- och sjöfyllerikontroller) bedöms minska påtagligt. Det beror dels på att färre enheter kommer att finnas ute till sjöss och dels på att enheterna till sjöss blir mindre flexibla då de planeras till högriskområden för miljöräddningstjänst.

Med färre kuststationer och fartyg minskar också fördelen som finns med närvaro längs hela Sveriges kust. Möjligheter att agera på inkommande tips från allmänheten minskar i stor utsträckning. När den förebyggande övervakningen minskar finns en betydande risk att förekomsten av överträdelser och risken för olyckor i sjötrafiken ökar. Konsekvensen i förlängningen är att brottsligheten bedöms öka inom dessa områden.

### **Nykterhetskontroller i hamnområden**

Rattfyllerikontroller i hamnar minskar väsentligt eller upphör helt då dessa kontroller i huvudsak genomförs i samband med sjösäkerhetstillsyn.

### **Övervakning av utsläpp till sjöss**

Övervakningen av miljö och naturresurser samt av dumpning och utsläpp till sjöss minskar. Miljöövervakning med inriktning mot vattenförorening från fartyg genomförs främst med flyg. En minskad flygövervakning försämrar också förutsättningarna att tidigt upptäcka utsläpp vilket ger en ökad risk att utsläpp når land med negativ påverkan på miljö och naturresurser samt ökade kostnader för samhället.

Minskad flygövervakning kommer också att påverka Kustbevakningens internationella överenskommelser. Ett exempel är överenskommelsen med Finska Gränsbevakningsväsendet för regelbundet utbyte av operativ information om flygplanering. Andra exempel är Köpenhamnsavtalet där kustbevakningsflyget genomför kontinuerlig miljöövervakning i Skagerrakområdet och SWEDENGER, ett samarbete mellan Sverige, Danmark och Tyskland.

### **Fiskeriövervakning**

Fiskeriövervakningen är redan i dagsläget ansträngd i vissa delar och vid en besparing bedöms verksamheten märkbart försämrats. Kustbevakningen beslutar tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten om en årlig nationell tillsynsplan för kontrollverksamheten.

Det leder framför allt till att Kustbevakningen inte längre kan bedriva en tillräcklig kontrollverksamhet, för Sveriges räkning, för att säkerställa ett hållbart fiske. Fiskerikontroller styrs till stor del via EU:s fiskeripolitik med fastställda kravnivåer på varje land. Inspektions-

resurserna samordnas i syfte att uppnå en effektivare och mer likriktad fiskerikontroll och riktar sig mot vissa specifika arter beroende på havsområde. Under 2016 deltog Kustbevakningen i så kallade Joint Deployment Plans (JDP) under totalt 99 dagar, varav fyra dagar bestod av Kustbevakningsflygets JDP-övervakning i Nordostatlantiska fiskerikommissionen NEAFC-området (Nordostatlantiska fiskerikommissionen).

Det innebär också att Kustbevakningen kan få svårare att uppfylla åtaganden gentemot EU att utföra en viss andel fiskeriövervakning för de fartyg myndigheten erhållit finansiering för. En tredje påverkan blir på övervakning av svenska skyddsområden då dessa i de flesta fall inte sammanfaller med högriskområden för miljöskyddsberedskap.

### **Jaktkontrollverksamheten**

Kustbevakningen är den myndighet som idag har förmåga att utföra jaktkontroller i kustbandet. Verksamheten kommer att minska vilket i förlängningen kan medföra ökad förekomst av otillåten jakt på säl och sjöfågel.

### **4.2.3 Brottsbekämpning, brottsutredning och utökade rättsliga befogenheter**

Utredningen ”Kustbevakningens rättsliga befogenheter” (SOU 2008:55) från 2008 ligger till grund för att Kustbevakningen enligt budgetpropositionen framöver får en tydligare roll i arbetet med att upptäcka och utreda brott till sjöss.

Hittills har Kustbevakningens brottsutredande befogenheter bestått i att inleda förundersökning avseende miljöbrott, sjöfylleri och rattfylleri samt möjlighet att utfärda ordningsbot för vissa förseelser i sjötrafik. Övriga brott som myndigheten upptäcker till sjöss, inom ramen för ordinarie verksamhet, har lämnats över till framför allt Polismyndigheten för utredning efter att Kustbevakningen avrapporterat brott och ibland bistått med enskilda utredningsåtgärder i vissa fall. Inom all brottsutredningsverksamhet innebär ett överlämnande av en brottsutredning i normalfallet att utredningen tappar i tempo. Detta gäller både om överlämnandet sker inom en myndighet eller mellan myndigheter. Brottsutredningar är en färskvara och därför bör antalet överlämnanden minimeras som ett led i att effektivisera brottsutredningsprocessen.

Kustbevakningen är positiv till att myndigheten medges utökade rättsliga befogenheter för att på ett effektivare sätt bidra till brottsbekämpande verksamhet. Det är ett effektivt sätt att samordna statens resurser när myndigheter inom närliggande verksamhetsområden på ett naturligt sätt utökar samarbetet och fördelar arbetsuppgifter. Den nya utvecklingen innebär goda förutsättningar för både samordningsfördelar och effektivitetsvinster.

Utökningen i befogenheter finansieras 2017 med 5 mnkr men från och med 2018 ökas årligt anslag med 10 mnkr (totalt 10 mnkr/år). Det tillskott som myndigheten har beviljats bygger dock på förutsättningen att Kustbevakningens grundläggande uppdrag inom miljöräddningstjänst kan utföras. Den faktiska möjligheten att göra nytta med utökade rättsliga befogenheter bygger alltså också på kombinationstanken. Om myndighetens resurser minskas kommer de positiva effekterna som utökade rättsliga befogenheter innebär att gå förlorade.

Begränsas resurserna kommer myndigheten än mer att behöva fokusera kvarvarande resurser på huvudansvaret för miljöräddningstjänst. Det leder till att Kustbevakningen blir en mer passiv beredskapsorganisation med mindre aktiv övervakningstid och kontrollverksamhet. Myndigheten får därmed minskade möjligheter att i bistå polis, tull och åklagare med att upptäcka, förhindra, ingripa mot och utreda brott.

#### **4.2.4 Krisberedskap och planering för det civila försvaret**

Kustbevakningen utför samhällsviktig verksamhet inom ramen för såväl räddningstjänst som sjöövervakning och ska också ha förmåga att förebygga, motstå och hantera krissituationer inom det egna ansvarsområdet. För hela Kustbevakningens verksamhet är de största riskerna kopplade till myndighetens behov av enheter och personal. Kustbevakningen har god förmåga att på kort sikt omfördela befintliga resurser mellan kuststationerna men på lång sikt krävs kontinuerligt underhåll, utbyte och utveckling av tekniska enheter och en hållbar personal- och kompetensförsörjning. Framför allt skulle en minskning av personalstyrkan påverka bedömningen av myndighetens sårbarhet.

Kustbevakningen har utifrån anvisningar från Justitiedepartementet redovisat myndighetens planeringsarbete inom ramen för det civila försvaret till departementet i juni 2016. I redovisningen beskrivs Kustbevakningens uppdrag och roll inom det civila försvaret samt även åtaganden vid höjd beredskap. Redovisningen lyfter även problematiken kring myndighetens roll vid beredskapslarm då Kustbevakningen omfattas av förordning (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom försvarsmakten (den så kallade utnyttjandeförordningen).

Kustbevakningen utgör en resurs för staten. Om Kustbevakningen tvingas minska antalet kuststationer eller andra funktioner som är lokalt och regionalt förankrade, kommer det att ha påverkan på andra aktörers verksamhet och förmåga att hantera en kris, allvarlig störning eller svår olycka. För aktörer som ska hantera en kris kan beroendet av stöd till sjöss vara mycket betydelsefullt.

En förändrad och glesare fartygsbaserings försämrar Kustbevakningens geografiska räckvidd och anspänningstid vilket får betydande konsekvenser för samhällets säkerhet och krisberedskapsförmåga.

#### **Höjd beredskap - totalförsvaret**

Enligt förordningen gäller att Kustbevakningen, vid beredskapslarm och höjd beredskap, går in i en reglerad samverkan med Försvarsmakten. Dialog har inletts med Försvarsmakten avseende ytterligare klarläggande kring utnyttjandeförordningen vilket är en förutsättning för vidare arbete med åtgärdsförslag och planeringsunderlag.

Kustbevakningens bedömning är för närvarande att planeringen kommer att påverka myndighetens övriga verksamhet genom utbildning av personal och övningar. Kostnaderna är svåra att bedöma innan planeringsförutsättningarna är fullt klarlagda, men bedöms i dagsläget rymmas inom en ökad årlig anslagsram.

#### **4.3 Konsekvenser för samverkan och stöd nationellt**

Kustbevakningen är en utpräglad samverkansmyndighet och samverkar kontinuerligt med andra myndigheter inom samtliga verksamhetsområden på lokal, regional och nationell nivå.

Nationellt har myndigheten i allt högre grad samverkat med Tullverket och Polismyndigheten inte minst i samband med den utökade gränskontrollen. Myndigheten ser positivt på utökade samverkansmöjligheter, inte minst i form av utökade befogenheter.

Under 2016 har Kustbevakningen tillsammans med Polismyndigheten och Tullverket, enligt uppdrag i regleringsbrevet, kartlagt områden där samverkan bör förstärkas ytterligare och särskilt beakta tidigare identifierade förbättringsområden samt behov av utökad samverkan för

att utveckla underrättelse- och riskbaserade arbetsmetoder. Den inventering som gjorts inom myndigheterna visar att samverkan i stor utsträckning sker såväl nationellt som regionalt, exempelvis inom ramen för kontrollverksamhet, ärenden och brottsutredande verksamhet. Samverkan sker i olika stor omfattning inom olika verksamhetsområden och olika geografiska regioner. Kartläggning har också visat på möjligheter till samverkan inte bara inom operativ verksamhet utan att samverkan med fördel kan bedrivas när det gäller administrativ verksamhet. Områden som identifierats är till exempel kompetensutveckling, upphandling, frågor kring IT-stöd och ledarskapsutveckling.

Kustbevakningen deltar redan tillsammans med Polismyndigheten, Trafikverket och SOS Alarm i "Förstudie om anskaffning av ett nytt samhällsgemensamt tekniskt planerings- och ledningsstöd för ledning av operativ verksamhet". I förlängningen kan ett vidare projekt innebära en hög kostnad för samtliga myndigheter som ska vägas mot nytta. En sådan investering kan Kustbevakningen inte finansiera inom befintlig anslagsram.

De organisatoriska konsekvenserna vid en minskning på cirka 70 mnkr kommer väsentligt att försämra Kustbevakningens förmåga att bistå och stödja andra nationella myndigheter inom flera områden. Konsekvenserna av långtgående besparingar i myndigheten påverkar alltså inte bara Kustbevakningens verksamhet utan i hög grad även andra myndigheters verksamhet. Övervakning och kontrollåtgärder som bidrar till ordning och säkerhet, liv och hälsa samt god miljö till sjöss skulle i vissa fall helt upphöra eller behöva byggas upp i andra organisationer till betydligt högre kostnader.

Detta beskrevs redan ingående i Kustbevakningens budgetunderlag 2015-2017 och bedöms i stora delar fortfarande gälla.

#### **4.3.1 Polismyndigheten**

Kustbevakningen samverkar med Polismyndigheten inom en rad verksamhetsområden. Senare år har samverkan förstärkts ytterligare, bland annat utifrån regleringsbrevsuppdrag.

Huvudsakliga samverkansområdena inkluderar sjötrafik (fart, sjöfylla, övriga sjötrafikregler), rattfylleri, gräns- och tullkontroller. Kustbevakningen stödjer polisen med dykuppdrag (t.ex. brottsutredningar, försvunna personer) och transportuppdrag. Enligt en särskild överenskommelse ingår Kustbevakningen också som maritim förmåga i Polisens Nationella insatsstyrka.

Kustbevakningen och Polisen har haft ett gott och nära samarbete vad gäller Frontexinsatser i Medelhavet.

Uppgifter som Kustbevakningen idag gör, och i framtiden ska förstärka genom utökade befogenheter, skulle upphöra eller kraftigt reduceras, till exempel nykterhetskontroller i hamnar.

#### **4.3.2 Tullverket**

Samverkan med Tullverket sker framför allt inom gräns- och tullkontroller. Kustbevakningen ska på begäran av Tullverket medverka i tullkontroll. Men Tullverket har inte några fartyg och kan därför exempelvis inte utföra åtgärd avseende prejnning av fartyg i 4 kap 9§ tullagen (2016:253)."

Tullverket har tidigare framfört (i BU 2015-2017) att man uppfattar att "Kustbevakningen har ett självständigt ansvar för tullkontrollen i den maritima miljön, utan behov av Tullverkets medverkan." Tullverket har medvetet valt att inte ha egna sjögående enheter, vilket följer av

den uppdelning som skedde när Kustbevakningen bildades och skildes från Tullverket. Tullverket har också valt att ha mindre kontrollnärvaro i vissa områden, till exempel Gotland, och förlitar sig på Kustbevakningens närvaro.

Kustbevakningens närvaro bedöms ha en förebyggande effekt för att avskräcka och förebygga maritim smuggling. En neddragning av Kustbevakningens verksamhet inom tullkontrollen skulle kunna leda till att Tullverket behöva återuppbygga sin maritima förmåga.

#### **4.3.3 Transportstyrelsen**

Kustbevakningen har en organisation med geografisk spridning och resurser som krävs för att utöva en effektiv tillsyn och kontroll över svensk kust och svenska havsnära områden.

I samverkan med och enligt överenskommelse genomförs tillsammans med Transportstyrelsen framför allt sjösäkerhetstillsyner (farligt gods, lastsäkring samt kontroll av bemanning, behörighet och certifikat), sjöfartsskydd (kontaktpunkt för sjöfarten).

Neddragningar inom dessa områden skulle försämra möjligheterna att effektivt kontrollera efterlevnaden av regelverket över såväl fartyg ute till havs som längs Sveriges kuststräcka.

#### **4.3.4 Havs- och vattenmyndigheten**

Kustbevakningen har ett uppbyggt nära samarbete med Havs- och vattenmyndigheten, särskilt avseende fiskeriövervakningsverksamhet.

Havs- och vattenmyndigheten har redan tidigare framfört att man ser mycket allvarligt på en minskad fiskerikontroll till sjöss som skulle kunna medföra att Sverige inte kan genomföra sina skyldigheter mot EU.

#### **4.3.5 Försvarsmakten**

Försvarsmakten skulle få försämrade möjligheter att erhålla från Kustbevakningens flygplan vad gäller identifiering av fartyg, tillträdeskontroll och sjölägesinformation.

Förutsättningarna försämras avseende ökad samverkan inom sjöövervakning och sjölägesinformation liksom inom området dykeri-undervattens teknik. Även möjligheter att stödja försvarsmakten inom frågor som rör totalförsvaret försämras, då Kustbevakningens förmåga och uthållighet för krisberedskap och höjd beredskap kommer att påverkas negativt.

#### **4.3.6 Sjöfartsverket**

Kustbevakningen förmåga att, i enlighet med instruktionen, ”ha beredskap för och på anmodan av räddningsledare delta i sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst”, kommer att minska. Kustbevakningens fartyg och flyg utgör idag en resurs till sjöräddningstjänst och annan räddningstjänst. Enligt Sjöfartsverkets egen statistik medverkade Kustbevakningen under 2016 vid cirka en fjärdedel av de larm som inkom under året. Vid en resursminskning kommer Kustbevakningens möjligheter att bidra vid bland annat sjö-, fjäll- och flygräddning att försämras eftersom neddragningar medför en minskad närvaro till sjöss och i luften.

#### **4.3.7 Övrig nationell samverkan**

Kustbevakningen har en etablerad samverkan med flera andra nationella myndigheter, inte minst genom Sjöövervakningsrådet. Kustbevakningen samverkar även fördjupat med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap genom till exempel resurssamverkan avseende miljöskyddsförråd och en nationell oljeskyddsstrategi.

Kommunal räddningstjänst har ofta lokalt en nära relation med Kustbevakningen, där myndighetens fartyg kan användas som resurs vid olyckor och bränder på öar. Kustbevakningens möjligheter att bistå kommuner vid räddningsinsatser i hamnar och på skärgårdsområden kommer att minska.

För både kommuner och länsstyrelser gäller att den lokalt samlade förmågan att hantera kriser kommer att försämrats. Länsstyrelser har tidigare lyft Kustbevakningen som en viktig resurs inom framför allt krisberedskap, fiske- och naturvårdstillsyn samt gränsskydd. Samtliga områden skulle få en negativ påverkan av en neddragning.

Kustbevakningen stöder även sedan länge Umeå universitet med forskningsfartygsresurser (KBV 181) för undersökningsverksamhet i Bottniska viken.

#### **4.4 Konsekvenser för samverkan och stöd internationellt**

Kustbevakningen har en relativt omfattande internationell samverkan. Arbetet bedrivs främst avseende miljöräddningstjänsten, fiskeriövervakning och kontroll samt gränskontroll. Vidare medverkar Kustbevakningen med inriktning mot utveckling av kustbevakningsfunktioner inom ramen för 15§ i förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen. Särskild satsning på krishantering och fredsfrämjande, säkerhetspolitiskt, inom bl.a. EU kommer att genomföras under perioden.

##### **4.4.1 Miljöräddningstjänst och miljöövervakning**

Internationellt har Kustbevakningen genom att vara drivande i avtalen inom miljöräddningstjänstområdet skapat en förmåga att hantera stora utsläpp som inget enskilt land kan uppnå på egen hand. Genom att aktivt agera i forum på EU nivå (EMSA) har myndigheten medverkat till att förrädsställd specialutrustning och kontrakterade fartyg finns tillgängliga för användning av medlemsstaterna vid behov.

Samverkan inom ramen för miljöräddningstjänsten är väl etablerad och fokus ligger på att utveckla och vidmakthålla gemensam förmåga. Inom HELCOM, Bonn- och Köpenhamnsavtalet finns på förhand uppgjorda rutiner för hur biträde vid miljöräddningstjänstoperationer kan rekvideras från våra grannländer och också hur sådant biträde kan lämnas från Sverige och Kustbevakningen.

HELCOM, Helsingforskommissionen som innefattar samverkan mellan Östersjöländerna i syfte att skydda den marina miljön. Kustbevakningen deltar i miljöskyddsövningar samt miljöövervakning enligt SWEDENGER-avtalet (samarbete inom miljöövervakning mellan Sverige, Danmark och Tyskland) och övrig flygövervakning enligt samverkan inom HELCOM.

Köpenhamnsavtalet, samverkan avseende miljöräddningstjänst mellan de nordiska länderna. Avtalet syftar till att stärka samverkan avseende miljöräddningstjänst mellan de nordiska länderna och Kustbevakningen deltar vid övningar och genomför kontinuerlig miljöövervakning i Skagerrak-området i enlighet med avtalet.

Bonnavalet avser samverkan för miljöräddningstjänst och miljöövervakning inom Nordsjöområdet.

Kustbevakningen har också länge samverkat med Finska Gränsbevakningsväsendet genom en bilateral överenskommelse. Operativ samverkan omfattar exempelvis maritim gränsövervak-



ning, brottsbekämpning, maritim sjöövervakning samt miljöräddningstjänst, tekniskt samarbete samt övning och utbildning.

Vid ett fortsatt underskott skulle myndigheten inte längre kunna fullfölja Sveriges internationella åtaganden för miljöräddningsberedskap. Kustbevakningen skulle få starkt begränsad förmåga att bistå samverkande länder inom miljöskyddet samtidigt som svenskt behov av bistånd skulle öka.

Utöver detta skulle en neddragning också få märkbar negativ påverkan på uppdragen inom Schengen, gemensamma kontrollprogram inom den europeiska fiskeripolitiken (JDP) och fiskeriövervakning och -kontroll i nordostatlanten (NEAFC<sup>2</sup>) skulle inte kunna fortsätta som idag. Tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten används en riskanalysmodell för att fastställa antal inspektioner till sjöss. Måltalen är redan idag låga och vid en ytterligare minskning skulle Sverige kunna riskera sanktioner från EU.

#### 4.4.2 EU:s Östersjöstrategi (EUSBSR)

I början av 2016 fick Kustbevakningen, tillsammans med flertalet andra myndigheter, i fortsatt uppdrag av regeringen att delta i genomförandet av EU:s strategi för Östersjöregionen och dess handlingsplan. Östersjöstrategin har starkt miljöfokus och för genomförandet är fiskerikontrollverksamheten och miljöövervakningen mycket viktiga.

I regeringsuppdraget framgår bland annat att Kustbevakningen ska:

- samverka och samråda med relevanta myndigheter och organisationer i Östersjöregionen samt med EU-kommissionen i genomförandet av sina uppdrag,
- bidra till att utveckla effektiva former för internationell och tvärsektoriell samverkan i Östersjöregionen samt att
- Kustbevakningen ska i förekommande fall beakta och verka för synergier med uppdragen i kärnverksamheten för att bidra till en ökad säkerhet och trygghet på Östersjön.

En stor del av Kustbevakningens ordinarie verksamhet har anknytning Östersjöstrategin och myndigheten har dessutom deltagit i och lett flera av dess flaggskeppsprojekt, för närvarande projektet DiveSMART Baltic.

En del i Kustbevakningens uppdrag är att tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap redogöra för synergier med genomförandet av regeringens maritima strategi och Sveriges strategi för oljeskadeskydd i arbetet med att genomföra EU:s strategi för Östersjöregionen

Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC)<sup>3</sup> beskrivs som ett bra exempel på samverkan inom delmålet ”bättre samverkan i bekämpning av gränsöverskridande brottslighet” (KOM(2009)248, SWD(2015)177). Kustbevakningen deltar bland annat i gemensamma övningar och operationer och myndigheten inleder nu förberedelser för att 2018 ta över ordförandeskapet BSRBCC.

---

<sup>2</sup> Nordostatlantiska fiskerikommissionen (NEAFC): fiskeriövervakning som Kustbevakningen utför och ansvarar för enligt instruktion.

<sup>3</sup> Inom BSRBCC samverkar Östersjöländernas gräns- och kustbevakningsmyndigheter. Kustbevakningens deltagande i BSRBCC sker inom ramen förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen. Samverkanspartners till BSRBCC är FRONTEX samt CBSS (The Council of the Baltic Sea States).

#### **4.4.3 Europeiska byrån för gräns- och kustbevakning, Frontex**

År 2014 antogs EU: s maritima säkerhetsstrategi<sup>4</sup> i syfte att stärka EU: s förmåga att möta hot och risker genom att bland annat förbättra samarbetet mellan alla myndigheter som utför kustbevakningsfunktioner, inklusive militära myndigheter.

Under 2016 inrättades en europeisk gräns- och kustbevakning, vilken ska bestå av dels den nyinrättade europeiska byrån för gräns- och kustbevakning (som efterföljare till Frontex) och dels medlemsstaternas nationella gränskontrollmyndigheter. Fortsatt gäller dock som huvudregel att det är medlemsstaterna som är ansvariga för förvaltningen av sina respektive delar av den yttre gränsen. Samtidigt antogs ändringar i EMSA och EFCA:s förordningar innebärande att de, tillsammans med Frontex, fick en likalydande artikel om samverkan avseende kustbevakningsfunktioner.

De nya förordningarna ska ge Frontex, EFCA och EMSA samt medlemsstaterna bättre förutsättningar för att bland annat hantera migrations- och säkerhetsutmaningarna vid EU:s yttre gränser samt samarbetet och samordningen mellan nationella myndigheter, EU:s organ och byråer som utför kustbevakningsfunktioner.

Den nya utvecklingen innebär att även Frontex operationer i en framtid kan komma att omfatta exempelvis fiskeri- och miljöövervakning. Förändringarna bedöms fortsatt innebära en planering för långsiktiga Frontex-insatser kombinerade med uppdrag även avseende andra kustbevakningsfunktioner. Ett fortsatt starkt engagemang inom gränskontroll och räddningsinsatser är prioriterat.

Myndigheten ser positivt på möjligheten att bidra med resurser även internationellt för att stödja länder kring Medelhavet i tidigare och pågående Frontexinsatser. För att komma tillrätta med de extraordinära omständigheter som fortfarande är en verklighet i Medelhavsområdet är det viktigt att bidra med den förmåga som finns. För Kustbevakningen har de storskaliga sjöräddningarna i Medelhavet dessutom bidragit till en ökad förmåga inom såväl sjöräddning som ledning- och samverkan. I ett större perspektiv bidrar det till att förbättra Sveriges totala nationella förmåga. I ett större perspektiv är detta ett naturligt steg för att använda Sveriges och EU:s resurser på effektivaste sätt men det innebär samtidigt stora utmaningar för Kustbevakningen.

Frontexuppdragen har inneburit ökade kostnader för myndigheten, liksom en viss påverkan på den ordinarie verksamheten. Utan ökad anslagsram och utan nödvändiga fartygsinvesteringar kan Kustbevakningen inte fortsatt genomföra Frontexinsatser i samma utsträckning utan att ge avkall på kvaliteten på ordinarie verksamhet.

#### **4.5 Konsekvenser för framtiden**

Kustbevakningen är en flexibel myndighet mycket på grund av styrkan i kombinationstanken som ligger till grund för verksamheten. Tack vare en bred kompetens kan myndigheten på egen hand och genom samverkan med andra myndigheter genomföra en mängd olika arbetsuppgifter som sammantaget ger Sverige en god grundläggande förmåga inom såväl räddningstjänst, samhällsskydd och beredskap samt övervakning, kontroll och brottsbekämpning till sjöss. Det förändrade säkerhetsläget ger framöver nya utmaningar för samhället där Kustbevakningen genom sin strategiska närvaro till sjöss och nära samverkan med bland annat försvarsmakten och polisen kan bidra.

---

<sup>4</sup> EU Maritime Security Strategy (EUMSS)

Utvecklingen nationellt och internationellt innebär både nya utmaningar och möjligheter för Kustbevakningen som i olika grad påverkar och kommer att påverka verksamheten. I ett större perspektiv är det ett naturligt steg för att använda Sveriges och EU:s resurser på effektivaste sätt men det innebär samtidigt stora utmaningar för Kustbevakningen. I flera fall är kostnaderna i dagsläget svårbedömda.

Vid utebliven anslagsökning kommer Kustbevakningens möjligheter att genomföra övriga regeringsuppdrag och insatser att försämrats. Redan i 2017 års regleringsbrev och övriga uppdrag ställs ökade krav på myndigheten avseende bland annat:

- Åtgärder för systematiskt säkerhetsskyddsarbete
- Åtgärder enligt planeringsanvisningar för det civila försvaret samt klagörande av eventuella ytterligare åtgärder inom totalförsvaret som helhet. Förmåga och uthållighet för krisberedskap och vid höjd beredskap. Myndigheten ser en utveckling med ökad samverkan med Försvarmakten och ökade krav att ha tillräcklig förmåga att hantera krissituationer med robusthet och uthållighet.
- Delta i genomförande av EU:s strategi för Östersjöregionen och dess handlingsplan.
- Förberedelser inför utökade rättsliga befogenheter
- Åtgärder för att utveckla myndighetsgemensam satsning mot organiserad brottslighet
- Förmåga och beredskap att delta i Europeiska gräns- och kustbevakningsbyråns, Frontexinsatser

## 5 Finansiell redovisning

### 5.1 Verksamhetens finansiering 2018-2020

Belopp för 2018-2020 anges i 2017 års pris- och lönenivå.

#### Verksamhetens anslag, intäkter och bidrag

(tkr)	2016 Utfall	2017 Prognos	2018 Beräknat	2019 Beräknat	2020 Beräknat
Anslag utgiftsområde 06 anslag 2:1	1 111 180	1 117 000	1 122 000	1 122 000	1 122 000
Intäkter av avgifter och uppdragsverksamhet	5 912	5 000	5 000	5 000	5 000
<b>Övriga intäkter</b>					
MSB-bidrag krisberedskap	3 148	4 000	4 000	4 000	4 000
EU-bidrag	7 752	8 000	13 000	13 000	8 000
Övriga bidrag	27 563	13 000	1 000	1 000	1 000
Finansiella intäkter	4 910	5 000	4 000	2 000	0
Övriga intäkter av engångskaraktär	4 170	5 000	0	0	0
<b>Summa anslag, intäkter och bidrag</b>	<b>1 164 635</b>	<b>1 157 000</b>	<b>1 149 000</b>	<b>1 147 000</b>	<b>1 140 000</b>

Anslag utgiftsområde 06 anslag 2:1 omfattar anslagsnivå i 2017 års pris- och lönenivå enligt budgetpropositionen för 2017. Intäkter av avgifter omfattar intäkter som tas ut med stöd av 4 § Avgiftsförordningen och intäkter av uppdragsverksamhet. På raden övriga bidrag redovisas i huvudsak bidrag relaterade till utförda Frontexuppdrag. För 2017 är deltagande med ribbåtar och flyg budgeterat, men ej deltagande med KBV001. När detta dokument skrivs så är beslut om deltagande med KBV001 fattat, men budgeten för uppdraget är ej beslutad av Frontex. Finansiella intäkter avser främst intäkter på grund av myndighetens negativa ränta för en del av de upptagna lånen. Övriga intäkter av engångskaraktär omfattar realisationsvinst vid försäljning av anläggningstillgångar.

#### Verksamhetens kostnader

(tkr)	2016 Utfall	2017 Prognos	2018 Beräknat	2019 Beräknat	2020 Beräknat
Personalkostnader	602 619	627 000	635 000	635 000	635 000
Lokalkostnader	47 235	49 000	52 000	56 000	58 000
Driftkostnader	291 477	323 000	318 000	306 000	314 000
Kapitalkostnader	232 019	244 000	218 000	222 000	237 000
<b>Summa kostnader</b>	<b>1 173 350</b>	<b>1 243 000</b>	<b>1 223 000</b>	<b>1 219 000</b>	<b>1 244 000</b>

Personalkostnaderna är beräknade utifrån nuvarande bemanningsläge och en bedömning av i vilken takt befintliga vakanser kan tillsättas. Genomförda och kommande rekryteringar av aspiranter, bland annat genom en dubbelklass 2016, gör att personalkostnader ökar de kommande åren. Deltagande i Frontex innebär att myndighetens personalkostnader blir högre. För 2017 finns beslut om deltagande med två ribbåtar under fyra månader och ett flygplan under en månad. Personalkostnaden för detta är beräknad i prognosen för 2017. Det finns även beslut om deltagande med KBV001 2017, men personalkostnaden för detta finns inte med i prognosen eftersom budgeten för uppdraget inte är beslutad av Frontex. För 2018-2020 finns inget deltagande budgeterat eftersom inga beslut om deltagande är fattade. Utökade rättsliga befogenheter är en annan orsak till att personalkostnaden bedöms öka under 2018-2020.

Lokalkostnaderna är beräknade utifrån nuvarande bestånd av lokaler och kajplatser. Myndigheten arbetar aktivt med åtgärder på ett flertal platser i landet. Främst är det vid kuststationer och kajanläggningar som förväntade hyresförändringar kommer att ske. Detta efter ombyggnationer eller förhyrning av nya objekt. Flertalet av de stationer som myndigheten har hyreskontrakt på idag är av ganska låg standard, vilket också innebär en hanterbar hyresnivå. Vid nybyggnationer eller ombyggnationer genereras stora hyreshöjningar. Kajanläggningar som ska ersättas är ytterligare något mer kostsamt och komplicerat än förhyrning av nya lokaler. De förändringar som påverkar lokalkostnaderna till större omfattning är under 2018 Strömstad, Göteborg, Umeå (kaj) och Kapellskär. 2019 tillkommer enligt planeringen en kostnad för en ny kaj och station på västkusten. Det finns även ett behov att förändra kontorslokalen i Karlskrona senast 2020.

Driftkostnaderna är beräknade utifrån uppskattningar av en ”normal” prisnivå för bränsle. Att använda 2016 års ovanligt låga kostnader som referensnivå innebär en risk, samtidigt som det också är en stor risk att uppskatta vad en normal prisnivå för bränsle är. Driftkostnaderna omfattar även en mer långsiktig hållbar nivå inom utbildningsområdet. I driftskostnader ingår en uppskattning av merkostnader för en operation inom Frontex med flyg en månad och med två ribbåtar i fyra månader under 2017. Driftskostnaden för KBV001 under ett eventuellt deltagande i Frontexuppdrag 2017 är inte beräknad eftersom budgeten för uppdraget inte är beslutad av Frontex. För perioden 2018-2020 har inga merkostnader för Frontexuppdrag beräknats.

Inom driftskostnader ingår också ca 28 mnkr under perioden 2017-2020 som en konsekvens av ombyggnationerna som förslås för KBV 181 och fem miljöskyddsfartyg. I samband med att ombyggnationerna sker är det praktiskt lämpligt att göra åtgärder på fartygen som inte betraktas som investeringar redovisningstekniskt. Dessutom förslås en nybyggnation av ersättningsfartyg för KBV 301-serien, vilket innebär projekteringskostnader och upphandlingskostnader på ca 16 mnkr som inte är att betrakta som investering redovisningstekniskt.

Kapitalkostnaderna är beräknade utifrån de anläggningstillgångar som finns i ekonomisystemet och en bedömning av kommande investeringsbehov, inklusive ombyggnationer av ovan nämnda fartygsserier. Nybyggnationen av ersättningsfartyg för KBV301-serien kommer att påbörjas först 2020 vilket gör att kapitalkostnaden för denna fartygsserie inte får någon påverkan på kapitalkostnaden för perioden 2018-2020. Räntekostnaden som ingår i kapitalkostnaden är beräknad på gällande ränta för befintliga lån till fast ränta och ett antagande av räntenivån vid nyupplåning enligt nedan.

I dagsläget har myndigheten totalt bundit 2 200 000 tkr uppdelat på fem lån till fast ränta och ett lån löper ut per år under perioden 2017 till 2021. Lånen begränsar i nuläget möjligheten att låna till ”minusränta” fullt ut samtidigt som de ingår i en planerad riskfördelning genom att sprida tillfällena då lånen förfaller. När ett lån löper ut övergår beloppet till det ordinarie avistalånet och till rörlig ränta enligt reporäntan. Lånebehovet utöver lån med bunden ränta kalkyleras till -0,25% år 2018, 0,5% år 2019, 1,13% år 2020. I tabellen ”Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar” anges även ränteutgiften för år 2021. Räntenivån kalkyleras till 2,25% år 2021.

**Ekonomi och resultat**

(tkr)	2016 Utfall	2017 Prognos	2018 Beräknat	2019 Beräknat	2020 Beräknat
Summa anslag, intäkter och bidrag	1 164 635	1 157 000	1 149 000	1 147 000	1 140 000
Summa kostnader	1 173 350	1 243 000	1 223 000	1 219 000	1 244 000
<b>Resultat för respektive år</b>	<b>-8 715</b>	<b>-86 000</b>	<b>-74 000</b>	<b>-72 000</b>	<b>-104 000</b>

I ovanstående tabell har belopp hämtats från tidigare tabeller ovan. Under 2016 användes 14 488 tkr av anslagssparandet.

**Användande av anslagssparandet**

(tkr)	2016 Utfall	2017 Prognos	2018 Beräknat	2019 Beräknat	2020 Beräknat
Ingående anslagssparande vid årets början	246 470	231 982	145 982	71 982	-18
Förändring anslagssparande	-14 488	-86 000	-74 000	-72 000	-104 000
Utgående anslagssparande vid årets slut	231 982	145 982	71 982	-18	-104 018

Beräkningarna visar att anslagssparandet räcker för att täcka underskotten under åren 2016-2019.

Kustbevakningen har ett utgående anslagssparande från år 2016 på 232 000 tkr vilket markant överstiger tre procent. Hela det utgående anslagssparandet är intecknat för framtida kostnader. Anslagssparandet kommer att användas för att täcka underskotten under 2017-2019. Därefter är myndighetens underskott ofinansierat.

**Äskande för befintlig obalans**

Kustbevakningen har i tidigare budgetunderlag redovisat att det saknas ca 70 000 tkr årligen för den verksamhet som bedrivs enligt regleringsbrevet. De skäl som tidigare angetts till underskottet kvarstår. Variationerna mellan åren beror på att andelen engångskostnader varierar mellan åren, bland annat på grund av riktade underhållsinsatser eller projekt vissa år. Underhållskostnaden för flyg och fartyg bedöms ha orsakat ett underskott på ca 40 000 tkr. Avancerade plattformar med modern teknik som genererar högre avskrivningskostnader för komponenter bedöms ha orsakat ca 30 000 tkr av underskottet. År 2019 är det sista året som kan finansieras med anslagssparande. Därefter är myndigheten beroende av ett ökat anslag om neddragningar ska undvikas.

**Äskande för investeringsbehov**

Myndigheten är mån om att undvika att ytterligare förstärka det befintliga underskottet. Det finns dock nya investeringsbehov i både modifiering och nybyggnation av fartyg. Samtliga kapitalkostnader och engångskostnader som beräknas uppstå med anledning av dessa projekt under perioden 2017-2020 finns med i tabellen "Verksamhetens kostnader" ovan. Merparten av kapitalkostnaderna uppstår dock under perioden efter 2020. Därför finns en sammanställning av projekten på längre sikt nedan. Kapitalkostnader och engångskostnader samt behov av höjd låneram framgår av tabellen. Alla beräkningar utgår från nuvarande finansieringsmodell. Vid en förändrad finansieringsmodell krävs nya beräkningar.

**Sammanställning av fartygsinvesteringar****Modifiering av KBV181**

Investering 100 000 tkr, 10 års avskrivningstid

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Avskrivningskostnad	0	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	0	0
Räntekostnad <sup>1</sup>	0	2 000	1 800	1 600	1 400	1 200	1 000	800	600	400	200	0	0
Engångskostnader <sup>2</sup>	7 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>7 000</b>	<b>12 000</b>	<b>11 800</b>	<b>11 600</b>	<b>11 400</b>	<b>11 200</b>	<b>11 000</b>	<b>10 800</b>	<b>10 600</b>	<b>10 400</b>	<b>10 200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Modifiering av miljöskyddsfartygen KBV010, KBV047, KBV048, KBV050, KBV051**

Investering 39 000 tkr, 10 års avskrivningstid

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Avskrivningskostnad	0	1 800	3 000	3 900	3 900	3 900	3 900	3 900	3 900	3 900	3 900	2 100	900
Räntekostnad <sup>1</sup>	0	400	600	700	700	600	500	400	300	300	200	100	100
Engångskostnader <sup>2</sup>	6 000	5 000	10 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>6 000</b>	<b>7 200</b>	<b>13 600</b>	<b>4 600</b>	<b>4 600</b>	<b>4 500</b>	<b>4 400</b>	<b>4 300</b>	<b>4 200</b>	<b>4 200</b>	<b>4 100</b>	<b>2 200</b>	<b>1 000</b>

**Nybyggnation av ersättningsserie för KBV301-serien**

Investering 360 000 tkr, 20 års avskrivningstid

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Avskrivningskostnad	0	0	0	1 000	2 000	7 300	12 700	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000
Räntekostnad <sup>1</sup>	0	0	0	400	800	2 900	4 900	6 800	6 400	6 100	5 700	5 400	5 000
Engångskostnader <sup>2</sup>	3 000	3 000	10 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>3 000</b>	<b>3 000</b>	<b>10 000</b>	<b>1 400</b>	<b>2 800</b>	<b>10 200</b>	<b>17 600</b>	<b>24 800</b>	<b>24 400</b>	<b>24 100</b>	<b>23 700</b>	<b>23 400</b>	<b>23 000</b>

**Totalt samtliga fartyg** 16 000 22 200 35 400 17 600 18 800 25 900 33 000 39 900 39 200 38 700 38 000 25 600 24 000**Äskande anslagsökning<sup>3</sup>** 0 0 35 400 17 600 18 800 25 900 33 000 39 900 39 200 38 700 38 000 25 600 24 000**Äskande låneram<sup>4</sup>** 0 118 000 12 000 28 500 19 500 107 000 107 000 107 000 0 0 0 0 0<sup>1</sup>2% kalkylränta har använts<sup>2</sup>Engångskostnader avser kostnader som ej betraktas som investering redovisningstekniskt. Exempelvis underhåll som görs i samband med modifiering eller allmän administration så som upphandling av nybyggnation eller modifiering<sup>3</sup>Under perioden 2018-2019 äskas inga anslagsmedel eftersom anslagssparandet bedöms täcka de kostnader som uppstår under denna period. Äskandet för år 2020 ingår i tabellen "Ekonomi och resultat".<sup>4</sup>Investeringsbeloppen för perioden 2018-2021 ingår i tabellen verksamhetsinvesteringar**Fartygsserien KBV301**

Fartygsserien 302-311 levererades under perioden 1995-1997 och är ungefär 20 år gamla. Enligt nuvarande fartygsplan ska de fortsatt vara kvar i organisationen. I föregående budgetunderlag lyftes behovet av en modifiering av denna fartygsserie. Det har skett en förändring av hur myndigheten använder fartygen, jämfört med hur de var tänkta att användas när de byggdes. Det är svårt att modifiera fartygen till att bli fullt ut anpassade till den verksamhet som de används för idag. Därför äskas medel för en ersättningsanskaffning istället.

Alternativet att modifiera kvarstår som ett alternativ, om finansieringen för en nyanskaffning inte går att lösa. Även en modifiering påverkar dock myndighetens kapitalkostnader och med befintligt underskott går det inte att genomföra utan ett äskande om ökad anslagsram. En modifiering bedöms innebära en investering på ca 163 000 tkr och innebära engångskostnader på ca 45 000 tkr. Dessutom innebär en modifiering kortare avskrivningstid, ca 10 år, jämfört med en nyanskaffning som bedöms hamna på ca 20 år. Detta påverkar den årliga kapitalkostnaden. Avskrivningskostnaden för detta alternativ blir 16 300 tkr per år och räntekostnaden blir i genomsnitt 1 800 tkr per år, vid en kalkylränta på 2%, men räntekostnaden blir ojämnt fördelad över perioden.

Det definitiva underlaget för alternativens kostnader får man först efter en upphandling då kostnadsbilden visar sig.

## 5.2 Investeringsplan för perioden 2018-2021

### Verksamhetsinvesteringar

(tkr)	2016 Utfall	2017 Prognos	2018 Beräkn.	2019 Beräkn.	2020 Beräkn.	2021 Beräkn.
<b>Immateriella investeringar</b>						
Datasystem, rättigheter m.m.	21 809	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
<b>Materiella investeringar</b>						
Maskiner, inventarier och installationer m.m.	79 577	86 000	210 000	114 000	173 000	70 000
Byggnader, mark och annan fast egendom	0	0	0	0	0	0
Övriga verksamhetsinvesteringar	2 235	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
<b>Summa verksamhetsinvesteringar</b>	<b>103 621</b>	<b>99 000</b>	<b>223 000</b>	<b>127 000</b>	<b>186 000</b>	<b>83 000</b>
<b>Finansiering</b>						
Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen)	98 068	99 000	223 000	127 000	186 000	83 000
Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)	5 553	0	0	0	0	0
Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0	0
Anslag (efter medgivande av regeringen)	0	0	0	0	0	0
<b>Summa finansiering</b>	<b>103 621</b>	<b>99 000</b>	<b>223 000</b>	<b>127 000</b>	<b>186 000</b>	<b>83 000</b>



**Särskild information om verksamhetsinvesteringar**

(tkr)	Totalt	Ack. 2017	2018	2019	2020	2021
	utfall	Prognos	Beräkn.	Beräkn.	Beräkn.	Beräkn.
<b>Verksamhetsinvesteringar per objekt</b>						
Livstidsförlängning KBV181	100 000	0	0	100 000	0	0
Livstidsförlängning KBV010, KBV047, KBV048, KBV050, KBV051	39 000	0	0	18 000	12 000	9 000
Ribbåtar 9 st	30 000	0	30 000	0	0	0
Byte flyginstrument	28 000	0	0	28 000	0	0
Byte elektrooptiskt system	43 000	0	0	0	43 000	0
<b>Summa utgifter för investeringar</b>	<b>240 000</b>	<b>0</b>	<b>30 000</b>	<b>146 000</b>	<b>55 000</b>	<b>9 000</b>
<b>Finansiering</b>						
Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen)	240 000	0	30 000	146 000	55 000	9 000
Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0	0
Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0	0
Anslag	0	0	0	0	0	0
<b>Summa finansiering</b>	<b>240 000</b>	<b>0</b>	<b>30 000</b>	<b>146 000</b>	<b>55 000</b>	<b>9 000</b>
<b>Varav investeringar i anläggningstillgångar</b>						
Datasystem, rättigheter m.m.	0	0	0	0	0	0
Maskiner och inventarier	240 000	0	30 000	146 000	55 000	9 000
Fastigheter och mark	0	0	0	0	0	0
Övriga verksamhetsinvesteringar	0	0	0	0	0	0
<b>Summa investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>240 000</b>	<b>0</b>	<b>30 000</b>	<b>146 000</b>	<b>55 000</b>	<b>9 000</b>

I tabellen ”Verksamhetsinvesteringar” redovisas myndighetens samtliga investeringar för perioden. I tabellen ”Särskild information om verksamhetsinvesteringar” redovisas investeringar som beräknas överstiga 20 mnkr. Särskild information lämnas inte för investeringar som planeras år 2020 eller senare enligt förordning (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Det innebär att investeringar för en ersättningsserie fartyg för KBV301-serien kommer att redovisas i denna tabell först i nästkommande budgetunderlag, då ett utfall för

investeringen förväntas först 2020. Beloppen i tabellen ”Särskild information om verksamhetsinvesteringar” ingår som en del av beloppen tabellen ”Verksamhetsinvesteringar”.

### **Modifiering KBV181**

Det har genomförts en förstudie för att undersöka möjligheterna till modernisering och förbättring av oljeupptagningskapaciteten på kombinationsfartyget KBV 181. Förstudien visar att det går att skapa goda förutsättningar för förbättrad oljeupptagningsförmåga och att modernisera fartyget. Med åtgärderna kan det vara fortsatt modernt och ändamålsenligt i ytterligare 15 år. Dessutom finns det goda möjligheter att förbättra fartygets funktion som plattform för marinvetenskaplig forskning och miljöövervakning. Upphandling är ej genomförd ännu vilket ger en osäkerhet vid beräkning av investeringskostnaden. Några väsentliga driftskostnader relaterade till projekten är ej konstaterade i nuläget. Däremot finns det åtgärder som är praktiskt att genomföra i samband med att fartyget ändå är på varv och som inte klassas som investeringar. Denna kostnad uppgår till ca 7 mnkr.

### **Modifiering KBV010, KBV047, KBV048, KBV050, KBV051**

De fem miljöskyddsfartygen är 30-33 år gamla och är de äldsta fartygen i Kustbevakningen. Fartygens tekniska livslängd uppnås om några år varför de behöver bytas ut för att miljöskyddsberedskapen ska kunna upprätthållas. Eftersom det kommer att ta relativt lång tid innan ersättningsfartyg levererats och kommit i operativ tjänst måste de befintliga fartygen livstidsförlängas för att behålla en acceptabel tillgänglighet och förmåga. Upphandling är ej genomförd ännu vilket ger en osäkerhet vid beräkning av investeringskostnaden. Några väsentliga driftskostnader relaterade till projekten är ej konstaterade i nuläget. Däremot finns det åtgärder som är praktiskt att genomföra i samband med att fartygen ändå är på varv och som inte klassas som investeringar. Denna kostnad uppgår till ca 21 mnkr.

### **Utbyte av nio ribbåtar**

Samtliga ribbåtar tillhörande KBV 001-serien samt 031-serien kommer att i möjligaste mån bytas ut redan under 2017. De nio ribbåtarna levererades under perioden 2009-2010 och är således nu 7-8 år gamla. Båtarna är tillverkade av samma bolag men i något olika utföranden. Båtarnas utförande och skick är dåligt, de är trånga med dålig arbetsmiljö och ett ofördelaktigt lågt flytläge. De har högt buller, dåligt navigationssystem och är otillförlitliga. Det har inträffat säkerhetsincidenter där brister i manöversystemet kunnat ge mycket allvarliga konsekvenser och båtarna har därför flera gånger ålagts nyttjandeförbud eller nyttjandebegränsningar, vilket starkt påverkar verksamheten. Efter flera försök att komma till rätta med problemen har myndigheten nu beslutat att byta ut samtliga båtar. Ur en operativ synvinkel är det helt avgörande att båtarna är tillgängliga, tillförlitliga och sjösäkra. Några väsentliga driftskostnader relaterade till projektet är ej konstaterade i nuläget.

### **Flyginstrument KBV501-503**

Det finns behov av att byta ut flyginstrumenten i myndighetens flygplan. Utbytet innebär att analoga instrument ersätts med ”bildskärmsbaserade” instrument som är en modern och allmänt vedertagen flygsäkerhetshöjande åtgärd. Utbyte av komponenter betraktas som en investering enligt gällande redovisningsregler. Några väsentliga driftskostnader relaterade till projektet är ej konstaterade i nuläget.

### **Elektrooptiskt system KBV501-503**

En del av flygplanens avancerade övervakningssystem behöver bytas ut år 2019. Utbyte av komponenter betraktas som en investering enligt gällande redovisningsregler. Några väsentliga driftskostnader relaterade till projektet är ej konstaterade i nuläget.

**Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar**

(tkr)	2016 Utfall	2017 Prognos	2018 Beräkn.	2019 Beräkn.	2020 Beräkn.	2021 Beräkn.
IB lån i Riksgäldskontoret	2 510 529	2 374 529	2 275 529	2 300 529	2 224 529	2 203 529
Nyupplåning (+)	98 068	99 000	223 000	127 000	186 000	83 000
Amorteringar (-)	-234 068	-198 000	-198 000	-203 000	-207 000	-214 000
UB lån i Riksgäldskontoret	2 374 529	2 275 529	2 300 529	2 224 529	2 203 529	2 072 529
Beslutad/föreslagen låneram	2 599 200	2 400 000	2 400 000	2 400 000	2 300 000	2 300 000
Ränteutgifter	13 347	6 000	5 000	5 000	16 000	47 000
<b>Finansiering av räntor och avskrivningar</b>						
Utgiftsområde 6 anslag 2:1	213 296	210 000	200 000	205 000	221 000	259 000
Övrig finansiering	15 837	18 000	18 000	17 000	16 000	15 000

**5.3 Räntekontokredit**

(tkr)	2017	2018	2019	2020
Förslag till räntekontokredit	40 000	40 000	40 000	40 000

**5.4 Anslagskredit**

(tkr)	2017	2018	2019	2020
Förslag till anslagskredit	33 523	33 000	33 000	33 000

**5.5 Avgiftsbelagd verksamhet****Uppdragsverksamhet**

(tkr)	2017	2018	2019	2020
Intäkter	5 000	5 000	5 000	5 000
Kostnader	5 000	5 000	5 000	5 000

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)	2017	2018	2019	2020
Intäkter	2 000	2 000	2 000	2 000
Kostnader	2 000	2 000	2 000	2 000

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

**5.6 Undantag från EA-regelverket**

Kustbevakningen begär inte undantag från EA-regelverket avseende åren 2018-2020.

## 6 Reglers ändamålsenlighet

Kustbevakningen har i tidigare budgetunderlag lämnat synpunkter och förslag till ändring av till exempel avgiftsförordningen, regler om skadestånd för utsläpp från land och information om larm om sjöräddningsinsats. Förslagen upprepas inte i detta budgetunderlag.

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