



KUSTBEVAKNINGEN

BUDGETUNDERLAG

2022–2024



Innehåll

1. Utgångspunkter för budgetunderlaget 2022-2024	3
1.1 Ett utmanande utgångsläge	3
<i>En ansträngd personalsituation medför otillräcklig miljöberedskap</i>	3
<i>För låg närvaro till sjöss påverkar förmågan inom alla uppdrag</i>	3
<i>Åldrande plattformar ökar risken för sårbarhet</i>	4
<i>Stora utvecklingsbehov inom IT-infrastruktur och digitalisering</i>	4
<i>Regeringens klimatmål ställer krav på resurskrävande omställning</i>	5
1.2 Uppdragen ställer ytterligare krav på verksamheten	5
<i>Från nationell till europeisk gränsförvaltning</i>	5
<i>Ökat fokus på uppbyggnaden av totalförsvaret</i>	6
<i>Det myndighetsgemensamma arbetet mot den organiserade brottsligheten utvecklas</i>	7
<i>Högt utfall inom farligt gods visar på brister i sjösäkerheten</i>	7
1.3 Nödvändiga åtgärder för att säkerställa förmågan att genomföra uppdraget	8
<i>Rekrytering av fler medarbetare måste påbörjas nu</i>	8
<i>Underhåll och investeringar för att säkra plattformarna</i>	8
<i>Integration av datasystem är nödvändigt för verksamheten</i>	9
<i>För att nå målen om fossilfrihet måste omställningstakten öka</i>	9
2. Förslag till finansiering	10
3. Utan anslagsökning kommer förmågepåverkande prioriteringsbeslut att behöva fattas	11
4. Konsekvenser vid utebliven resursförstärkning och omprioriteringar av verksamheten	11
4.1 Ökad risk för negativa miljökonsekvenser till följd av minskad miljöberedskap	11
4.2 Försämrad räddningstjänstkapacitet i Sverige	13
4.3 Sämre förutsättningar för sjöövervakningsuppdraget	13
4.4 Försvagning av samhällets krisberedskap och totalförsvaret	14
5. Utmaningar som kommer att kräva fortsatta förstärkningar	15
5.1 Förändringar i hotbilden kopplad till miljöräddningstjänst	15
5.2 Fortsatt utveckling av den europeiska gränsförvaltningen	15
5.3 Ökande krav inom fiskerikontroll	16
5.4 Förflyttningen mot fossilfrihet kräver ökade resurser över lång tid	16
5.5 Fortsatt digitalisering	16
5.6 Nödvändigt underhåll och ersättning av plattformarna	16
6. Finansiell redovisning	18
6.1 Verksamhetens finansiering 2022-2024	18
<i>Verksamhetens anslag, intäkter och bidrag</i>	18
<i>Verksamhetens kostnader</i>	18
<i>Ekonomi och resultat</i>	20
<i>Årlig ekonomisk obalans</i>	20
<i>Formell begäran om utökat årligt anslag</i>	20

6.2 Investeringsplan för perioden 2022-2024	21
<i>Verksamhetsinvesteringar</i>	21
<i>Särskild information om verksamhetsinvesteringar</i>	22
<i>Investeringars långsiktiga påverkan</i>	25
<i>Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar</i>	26
6.3 Räntekontokredit	26
6.4 Anslagskredit.....	26
6.5 Avgiftsbelagd verksamhet	26
6.6 Undantag från EA-regelverket 2022-2024	27
6.7 Reglers ändamålsenlighet.....	27

1. Utgångspunkter för budgetunderlaget 2022-2024

Kustbevakningens uppdrag är att utföra räddningstjänst till sjöss, bedriva sjöövervakning och vara en del av samhällets krisberedskap och totalförsvaret. Myndigheten har en bred och unik kompetens och är den myndighet som står för den civila krishanteringen i den maritima miljön. Den operativa verksamheten bedrivs längs hela Sveriges kust samt i Väneren, Vättern (endast miljöräddning) och Mälaren, utifrån 20 kuststationer och en flygkuststation. Kärnverksamheten bemannas av cirka 550 kustbevakningstjänstemän. För att säkerställa en effektiv verksamhetsutövning som skapar mervärde för samhället arbetar Kustbevakningen efter den så kallade kombinationstanken. Denna innebär att vi kombinerar vårt uppdrag att ha beredskap för miljöräddningstjänst med att samtidigt, och med samma resurser, utföra insatser inom sjöräddningstjänst och sjöövervakning. Detta arbetssätt präglar hela planeringen liksom materiel, metodik och kompetenser som utvecklats för genomförandet av verksamheten.

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

1.1 Ett utmanande utgångsläge

En ansträngd personalsituation medför otillräcklig miljöberedskap

Personalsituationen inom Kustbevakningen är ansträngd, vilket har en direkt påverkan på förmågan. I årsredovisningen för 2020 konstateras, liksom 2019, att målsättningarna för antalet fartyg som ska vara i drift dygnet runt, året om, inte uppnåtts. Under sammanlagt 2,5 av årets tolv månader har Kustbevakningen inte haft en tillfredsställande beredskap och närvaro till sjöss.¹ Detta fick bland annat konsekvenser i form av för långa inställelsetider vid utsläpp², vilket skapar sämre förutsättningar för effektiv bekämpning av ett oljeutsläpp. Vidare visar uppföljning av genomförda patruller att dessa inte fullt ut kan bemannas med fulltaliga besättningar³, vilket påtagligt begränsar vilken verksamhet som kan genomföras. En faktor som ytterligare begränsat miljöberedskapen är att myndigheten på grund av situationen med ansträngda personalresurser i juli 2020 fattade ett beslut⁴ om att gå ner i målsättning för dykberedskapen från minst tolv till minst sex räddningsdykare i tjänst på maximalt två orter, med en ambition att vara nio i tjänst⁵.

För låg närvaro till sjöss påverkar förmågan inom alla uppdrag

Bedömningen är att myndighetens miljöberedskap i förhållande till rådande hotbild inte kan upprätthållas med nuvarande bemanning. Minskad miljöberedskap till sjöss innebär även försämrade möjligheter att utföra övriga uppdrag inom brottsbekämpning, kontroll- och

¹ Totalt 75 dygn med för få miljöövervaknings och/eller kombinationsfartyg

² Kustbevakningen klarade inte målen på inställelsetid vid 22 procent av årets miljöräddningsoperationer.

³ Tolv procent av patrullerna som går till sjöss gör det med mindre än driftbesättning

⁴ Dnr 2020-1933

⁵ Trots den sänkta ambitionsnivån har kravet på minst sex räddningsdykare endast kunnat upprätthållas 86 procent av årets dagar. Målet på nio räddningsdykare i tjänst har uppnåtts drygt hälften av tiden.

tillsynsverksamheten. Svårigheterna att genomföra planerad ordinarie verksamhet medför, som en naturlig förlängning, även utmaningar i att möta de krav som ställs på Kustbevakningen i rollen som bevakningsansvarig myndighet. Som sådan är vi en viktig del av samhällets krisberedskap och totalförsvaret och ska i alla lägen på hotskalan ha förmåga att, med kvalitet och uthållighet, genomföra vårt uppdrag och agera, enskilt och tillsammans med andra, för att värna samhällets skyddsvärden. Detta ställer krav på en redundans som i dagsläget är kraftigt begränsad.

Aldrande plattformar ökar risken för sårbarhet

Kustbevakningens verksamhet är materielintensiv och beroende av ett stort antal omfattande tekniska system för att kunna genomföra sin verksamhet till sjöss, på land och i luften. Systemen behöver anskaffas, vidmakthållas och avvecklas, vilket är en ständigt pågående process. Som presenterats i tidigare budgetunderlag kommer merparten av myndighetens fartygsserier att behöva genomgå halvtidsmodifieringar, livstidsförlängningar eller helt ersättas under den kommande tioårsperioden. Det kommer att kräva omfattande resurser i form av personal och budget. Om åtgärderna inte genomförs i tid kommer detta att påverka tillgängligheten till fartyg och flyg negativt, tillgången till reservdelar försvåras och felfrekvensen ökar.

Stora utvecklingsbehov inom IT-infrastruktur och digitalisering

För att Kustbevakningen ska kunna utföra sina uppdrag krävs en förbättrad IT-infrastruktur och ökad grad av digitalisering. Genom att skapa system för att använda befintlig information och faktabaserad analys kan planeringen av verksamheten utvecklas och bli mer effektiv. Ett analysbaserat arbetssätt som bygger på digitalisering är ett exempel på hur vi kan möjliggöra att vara på rätt plats vid rätt tillfälle. Genom digitalt metodstöd ökar effektiviteten i kustbevakningsverksamheten.

Idag saknas integration mot bland annat Polismyndighetens och Tullverkets stödsystem och register, vilket skapar ineffektivitet och försvårar den brottsbekämpande verksamheten. Ökad åtkomst till polisiära system skulle skapa bättre förutsättningar för ingripande och lagföring och minska behovet av att begära uppgifterna i varje enskilt fall från Polismyndigheten. I rådande läge noterar Kustbevakningen samtidigt en snabbare utvecklingstakt i digitaliseringen hos Polismyndigheten och Tullverket. Myndigheten ser en reell risk att gapet över tid kommer att öka mot samverkande myndigheter, med ytterligare utmaningar för Kustbevakningen att utföra uppdraget som följd.

För att lösa en del av problematiken med system- och registeråtkomst krävs utveckling av Kustbevakningens IT-infrastruktur. Detta behövs även för att kunna leva upp till EU:s krav på ökad interoperabilitet mellan informationssystem för att förbättra säkerheten, få effektivare kontroller vid EU:s yttre gränser och förebygga och bekämpa olaglig migration. Ett närmare samarbete och delad information med Polismyndigheten och andra myndigheter inom ramen för den utökade gränskontrollen ställer krav på interoperabilitet mellan myndigheternas olika IT-system.

Inom ramen för totalförsvarsplaneringen ställs även ökade krav på IT-säkerhet och robusta system. Det finns exempelvis behov av att säkerställa tillräckligt skydd för myndighetens informationssäkerhet och att möjliggöra ledning och samverkan på olika platser mellan olika aktörer. Den robusta och säkra IT-infrastruktur som krävs för att vara en integrerad del av totalförsvaret återstår ännu att utveckla.

Regeringens klimatmål ställer krav på resurskrävande omställning

2017 antog Sverige ett klimatpolitiskt ramverk. Ramverket består av en klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. För Kustbevakningen medför detta höga krav på omställning kopplad till myndighetens plattformar och driften av dessa. Under 2020 genomfördes på regeringens uppdrag en utredning som redovisar hur myndigheten ser att denna omställning ska gå till.⁶

1.2 Uppdragen ställer ytterligare krav på verksamheten

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

Från nationell till europeisk gränsförvaltning

Kustbevakningens gränskontrolluppdrag har förändrats och utökats genom Europaparlamentets och Rådets förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen (EBCG-förordningen) och den nya 10 a § i förordningen (2019:84) med instruktion för Kustbevakningen. Från att gränskontroll varit ett uppdrag vid Sveriges sjögräns, som framförallt inneburit gränsövervakning av sjötrafiken, omfattar gränsförvaltningen idag ett bredare verksamhetsområde och även EU:s yttre sjögräns. Förutom att med personal och plattformar delta i operationer ledda av den Europeiska gräns- och kustbevakningsbyrån, Frontex, ska Kustbevakningen bidra med personal till uppbyggnaden av Frontex egen stående styrka. Eftersom Frontex i stor utsträckning efterfrågar maritim utrustning finns höga förväntningar på medlemsstater med kustbevakningsmyndigheter och kustbevakningskapaciteter att bidra även med detta.⁷

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

Implementeringen av den europeiska integrerade gränsförvaltningen ställer inte bara nya krav på operativ kustbevakningsverksamhet utan skapar också ökade resursbehov inom HR, ekonomisk administration, IT-system, materielförsörjning och juridik. IBM-strategin ställer krav på tillämpning av nya rutiner, användning av tekniska system och förstärkningar av gränskompetens inom grundutbildning för ny personal och fortbildning för befintlig personal.

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

Förutom EBCG-förordningen sker en kraftfull utveckling inom gränsförvaltningen med utgångspunkt i flera andra regelverk. Ett omfattande arbete pågår inom EU och nationellt, under Polismyndighetens huvudansvar och ledning, för nya dataregister och ökad användning av

⁶ Uppdrag att analysera och föreslå hur myndighetens båt- och fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri (I2020/01136/US)

⁷ I samråd med övriga myndigheter som tillsammans ska svara upp mot Sveriges åtaganden inom gränskontrollen gentemot EU, har en uppskattning gjorts om att Kustbevakningen ska stå för cirka 15 procent av Sveriges totala gränsstöd till EU. Det är denna uppskattning som ligger till grund för våra nuvarande resonemang kring resursbehov.

biometri som verktyg i gränsförvaltningen (ett system för förhandsprövning av rätten till inresa, ETIAS, respektive för registrering av in- och utresor, EES, samordnat med interoperabilitet mellan flera befintliga register som bland annat SIS och VIS). Dessa regler för registeråtkomst träder i kraft 2022. Vår bedömning är att detta får stor påverkan på våra arbetsmetoder och behov av utrustning och utbildning för gränsövervakningen av den nationella sjötrafiken. Det ställer även krav på en ökad digitaliseringstakt inom Kustbevakningen för att kunna ha den systemåtkomst som krävs för uppdraget.

Ökat fokus på uppbyggnaden av totalförsvaret

Kustbevakningen är en central del av samhällets krisberedskap och det civila försvaret i den maritima miljön. Vid höjd beredskap får Kustbevakningen delvis förändrade ansvarsförhållanden och ska ha förmåga och en planering för att kunna stödja det militära försvaret. Enligt Förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten, den så kallade utnyttjandeförordningen, ska personal och materiel från Kustbevakningen användas inom Försvarsmakten för övervakning, transporter och andra uppgifter under höjd beredskap eller krig enligt överenskommelse mellan myndigheterna.

Under försvarsbeslutsperioden 2021–2025 betonar regeringen att det är särskilt viktigt att stärka motståndskraften och att säkerställa nödvändig försörjning i de viktigaste samhällsfunktionerna. Kustbevakningen är med utgångspunkt i miljöberedskapen nödvändig för samhällets grundläggande behov, värden och säkerhet. Som brottsbekämpande och rättsvårdande myndighet ställs vi inför stora krav på samordnad planering vilket skapar större resursbehov än vad vi idag förfogar över.

I och med återuppbyggandet av Sveriges totalförsvaret har kraven på Kustbevakningen ökat. I linje med dimensioneringskraven för det civila försvaret har Kustbevakningen inlett och genomfört åtgärder för att säkerställa myndighetens och därmed samhällets grundläggande robusthet och motståndskraft. För att upprätthålla nödvändig operativ uthållighet på det sätt som beskrivs i regeringens proposition för totalförsvaret måste myndigheten vidta åtgärder i avsevärd omfattning, det nuvarande arbetet behöver utvecklas och intensifieras och fler medarbetare tillföras verksamheten. Det är påtagligt att myndigheten saknar personell tillgänglighet på fartygen. Även på andra områden, såsom att skapa robust logistikförsörjning och underhållskedjor, kommer det att krävas ytterligare kompetens och personella resurser.

De av MSB angivna dimensionerande utgångspunkterna omfattar följande områden:

- Kontinuitetsåtgärder på hela hotskalan
- Kompetenshöjande åtgärder, inklusive övningsverksamhet
- Informationssäkerhet- och cyberförsvar, inklusive utökad säkerhetsskydd
- Psykologiskt försvar inklusive informationspåverkan
- Försörjningsberedskap

Kustbevakningen har under 2020 tillsammans med Polismyndigheten, Tullverket och Säkerhetspolisen redovisat myndigheternas behov av åtgärder och resursbehov för att möta kraven inom ramen för det civila försvaret till och med 2025. Vi har även bedömt vår förmåga och vilka åtgärder som behövs för att möta dimensioneringskraven för totalförsvaret, både enskilt och tillsammans med samverkande myndigheter inom ansvarsområdet skydd och säkerhet.⁸ Det som tydligt framgår är att Kustbevakningen står långt ifrån att nå de krav som nu är uppställda, till exempel avseende uthållighet.

⁸ Redovisning av regeringsuppdrag till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret, Regeringsuppdrag JU2019/02477/SSK.)

Kustbevakningen har i linje med utnyttjandeförordningen en nära samverkan med Försvarsmakten på samtliga ovanstående punkter. Enligt överenskommelsen om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten⁹ ska förutsättningarna bestämmas vid operativt ianspråktagande av Kustbevakningen i händelse av höjd beredskap och ytterst krig, samt vid särskild samverkan mellan myndigheterna. Inom ramen för överenskommelsen ska myndighetsgemensamma grupper arbeta med att utveckla bland annat taktiskt koncept, gemensam planering och genomförande av utbildningar och övningar, samt gemensamt arbete för utrustning, märkning och ekonomi. Arbetet i arbetsgrupperna är påbörjat under 2021 men för att nå målsättningarna krävs omfattande personella resurser där Kustbevakningen endast i begränsad omfattning kommer att få kostnadstäckning från Försvarsmakten.¹⁰

Det myndighetsgemensamma arbetet mot den organiserade brottsligheten utvecklas

Kustbevakningen är en viktig resurs i den maritima miljön för att förebygga och förhindra brott. I arbetet med att bekämpa den organiserade brottsligheten är samverkan avgörande. Kustbevakningen ingår i det myndighetsgemensamma arbetet mot organiserad brottslighet och deltar i ärenden med maritim anknytning, till exempel med underrättelser, spaningsinsatser och expertkunskap. Ett av våra viktiga regeringsuppdrag är att fortsatt utveckla samverkan och metoder i syfte att förhindra och försvåra för internationella brottsnätverk att bedriva kriminell verksamhet i Sverige¹¹.

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

Att kunna genomföra våra kontrollinsatser och bidra i myndighetsgemensamma insatser nationellt och internationellt är viktigt för samhällets säkerhet, även ur ett brottsförebyggande perspektiv. Vi behöver utveckla analysverktyg i syfte att kunna bistå andra brottsbekämpande myndigheter med viktig information om brott och fenomen som sker i sjötrafiken.

Högt utfall inom farligt gods visar på brister i sjösäkerheten

Kustbevakningen har tillsynsansvar för farligt gods i hamnars landområden oavsett transportslag. Resultatet av farligt gods-kontroller visar på brister i sjösäkerheten. Över 40 procent av kontrollerna visar på brister, varav hälften så allvarliga att förbud mot vidare färd utfärdas. I budgetunderlaget för 2021–2023 lyftes denna problematik och signaler från EU om behov att öka antalet kontroller. Det finns sedan tidigare en rekommendation från EU-kommissionen om att transporter av farligt gods på väg kontrolleras åtminstone en gång per 1 000 resor i genomsnitt¹². Med nuvarande resursläge eftersträvar Kustbevakningen att kontrollera minst 0,3 promille – alltså mindre än en tredjedel av rekommendationen – av alla fordon och lastbärare som reser genom Sverige, eller i nära anslutning, till hamn. Även med den lägre målsättningen har Kustbevakningen under de senaste åren haft svårigheter att nå upp till målen. Under 2020 genomfördes knappt 1 400 kontroller vilket motsvarade 91 procent av kontrollerna enligt

⁹ Dnr KBV 2019-3093

¹⁰ För närmare redovisning av vår verksamhet inom krisberedskap och totalförsvaret hänvisas till: Kustbevakningens svar på Regeringsuppdrag (JU2019/02477/SSK) till bevakningsansvariga myndigheter att inkomma med underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret 2021–2025.

¹¹ Ju20118/00991/PO

¹² KOM(2000) 517

upprättad tillsynsplan. För att klara EU:s rekommendationer behöver Kustbevakningen tredubbla antalet kontroller vilket ställer stora krav på tillgång till personella resurser, då arbetet kräver specialutbildade kustbevakare.

Kontrollerna av farligt gods-transporter är viktiga för sjösäkerheten eftersom felaktig hantering av farligt gods kan få förödande konsekvenser för såväl liv som miljö. I samband med Kustbevakningens sjösäkerhetsarbete i hamnarna upptäcks även miljöfarligt avfall och stöldgods. Genom effektiv samverkan med Polismyndigheten, Tullverket, Arbetsmiljöverket och länsstyrelserna ger Kustbevakningens verksamhet ett större samhällsbidrag än enbart säker sjöfart.

1.3 Nödvändiga åtgärder för att säkerställa förmågan att genomföra uppdraget

Rekrytering av fler medarbetare måste påbörjas nu

För att säkerställa att vi kan utföra vårt uppdrag inom ramen för såväl miljöräddning, sjöövervakning, krisberedskap som totalförsvaret måste rekrytering av fler medarbetare påbörjas. Det krävs för att säkra både kärnverksamheten och nödvändiga stödresurser. För att tillgodose behovet av antal anställda i operativ tjänst är det av särskild vikt att rekryteringen kan genomföras enligt myndighetens förslag, då tiden från påbörjad rekrytering till grundutbildningen till färdig kustbevakningstjänsteman är cirka tre år.

Kustbevakningen avser, om resursförstärkning ges, att genomföra aspirantutbildning i dubbla klasser under 2022, 2023 och 2024. Det skulle tillföra operativa personella resurser i en takt som skapar förutsättningar för att klara uppdragen. Totalt skulle sex utbildningsklasser påbörjas och genomföras, med vardera 25 aspiranter, varav två klasser kommer att ersätta vakanser efter till exempel pensionsavgångar. Tillsammans ger det en numerär förstärkning med 100 årsarbetskrafter i operativ tjänst, varav 70 krävs för att höja miljöräddningsberedskapen till en tillräcklig nivå utifrån rådande hotbild.

Även inom andra förmågeskapande funktioner behövs förstärkningar. Exempelvis behövs ökade resurser inom fartygsunderhåll, IT, juridik, säkerhet, HR, ekonomi, upphandling och kommunikation, för att på bästa sätt kunna stödja den operativa verksamheten och möta de ökade kraven. Utökningen som krävs motsvarar 20 årsarbetskrafter 2022, 17 årsarbetskrafter 2023 och 13 årsarbetskrafter 2024.

Underhåll och investeringar för att säkra plattformarna

För att Kustbevakningen ska behålla nuvarande materiella förmågor behöver resurskrävande arbete genomföras under perioden 2022-2024 genomföra med och inför ersättningsanskaffning, halvtidsmodifiering och livstidsförlängning av fartyg och miljöskydd- och dykteknik.

Kombinationsfartygen som utgör ryggraden i miljöräddningsförmågan, och särskilt nödbogseringskapacitet, står inför behov av halvtidsmodifiering respektive livstidsförlängning. Detsamma gäller resurserna för dykförmåga och ROV-system. Deltagande i de Frontexledda insatserna kräver dessutom resurser för anpassningar, underhåll och återställande av utrustning före, under och efter medverkan.

Kustbevakningen har under 2020 genomfört förstudier för livstidsförlängning av kombinationsfartyg, ersättning av äldre övervakningsfartyg samt ersättning av snabbgående båtar. Att livstidsförlänga KBV 201 och KBV 202 bedöms innebära en investering motsvarande

204 000 tkr. Halva investeringsbeloppet är relaterat till fossilfri framdrift och ingår i investeringsäskandet. Nyproduktion av högfartsbåtar bedöms innebära en investering på 180 000 tkr. Det pågående projektet KBV 320-serien som är en ersättningsanskaffning av KBV 301-serien bedöms bli 140 000 tkr dyrare än tidigare uppskattning. Projekten är tänkta att påbörjas under budgetunderlagsperioden men merparten av utfallet, de anslagsbelastande kapitalkostnaderna, kommer efter budgetunderlagsperioden och kulminerar år 2027 då de uppgår till 43 000 tkr.

Integration av datasystem är nödvändigt för verksamheten

Som tidigare nämnts är en förutsättning för att bli mer effektiva i kontrollverksamhet och brottsbekämpning att IT-systemen kan utbyta information med varandra, och att integration skapas mot samverkande myndigheters system, såsom Polismyndigheten och Tullverket. Om finansiering medges avser Kustbevakningen förstärka IT-avdelningen med de resurser som krävs för att kunna påbörja utvecklingen av de tekniska lösningar som krävs.

För att nå målen om fossilfrihet måste omställningstakten öka

Som beskrevs i förra budgetunderlaget har under senare år ett flertal analyser genomförts för att se hur verksamheten påverkar miljö och klimat. Under 2020 har arbetet intensifierats och mynnat ut i en analys och strategi för hur fossilfrihet för fartygen ska uppnås (dnr 2020-1292).

För att myndighetens utsläpp av växthusgaser ska kunna minska behövs en successiv övergång till hållbart biobränsle (HVO100) för fartygen. Om andelen HVO100 ska öka blir följderna att den årliga kostnaden för bränsle ökar. Hur stor ökningen blir beror på prisutvecklingen på världsmarknaden för olika bränsletyper. Senast 2040 behövs som nästa steg en övergång till elektrobränsle (e-MGO) för att bli helt fossilfria samtidigt som tillgång till bränsle säkerställs då råvaran för HVO100 är begränsad.

Utöver bränslebyte behöver drivmedelsvolymen halveras till 2045 för att klara regeringens mål. Det sker med större klimatfokus på styrningen, energieffektivisering av fartygen och ökad elektrifiering av flottan. Då inga av fartygen idag passar för ren eldrift, behöver tekniska modifieringar genomföras för att möjliggöra laddhybridlösningar och därmed ökad elektrifiering och minskade utsläpp. Mindre justeringar kan göras löpande medan större förändringar genomförs vid halvtidsmodifieringar eller livstidsförlängningar av fartyg.

Mellan åren 2022–2031 krävs investeringar på 511 000 tkr, vilket ger en ökad anslagsbelastande kapitalkostnad. De första tre åren med 1 000 tkr, 6 000 tkr respektive 14 000 tkr per år (2022–2024) för att sedan öka till 31 000 tkr år 2027 och 55 000 tkr år 2031. 0% kalkylränta har använts år 2022–2024 och 2% från år 2025 och framåt. Ytterligare investeringar krävs från år 2032 och framåt för att målet ska nås.

2. Förslag till finansiering

Äskande

För att kunna möta de krav som ställs på Kustbevakningen behöver myndigheten utöka antalet årsarbetskrafter med 150 under budgetunderlagsperioden 2022–2024. Förstärkningen omfattar 100 årsarbetskrafter till den operativa kustbevakningsverksamheten och en utökning med 50 årsarbetskrafter i andra förmågeskapande funktioner.

Kustbevakningen behöver också ett ökat tilldelat anslag för att kunna säkerställa tillgängligheten av myndighetens plattformar i form av fartyg och flyg, fortsätta digitaliseringen av verksamheten och påbörja omställningen till fossilfri drift.

Kustbevakningen äskar:

- att myndighetens årliga anslagsram utökas med 74 000 tkr från år 2022, ytterligare 64 000 tkr från år 2023 och vidare med 66 000 tkr från år 2024. Totalt innebär detta en anslagsökning med 204 000 tkr från och med år 2024.
- att regeringen uppmärksammar behov av ytterligare utökning av anslagsramen för åren 2025 och framåt, enligt tabellen *Formell begäran om utökad årligt anslag*.
- att Kustbevakningen får en låneram enligt tabellen *Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar*.

Kustbevakningens äskande per år enligt ovan fördelar sig enligt följande på utökning med totalt 150 årsarbetskrafter, fartyg och flygplan, digitalisering av verksamhet samt fossilfri drift. Personal som ska arbeta med myndighetens fartyg och flygplan respektive digitalisering ingår i position 1 nedan och omfattas alltså av äskandet på totalt 150 årsarbetskrafter. Kostnaderna under position 2 och 3 är kostnader för att genomföra åtgärderna men exklusive personalkostnader. Kustbevakningens äskande har ökat jämfört med förra budgetunderlaget, främst med anledning av det nya kravet på omställning till fossilfri drift och fartygsinvesteringar.

Pos	(tkr)	2022	2023	2024
1	Utökning med totalt 150 årsarbetskrafter	33 000	79 000	128 000
2	Fartyg och flygplan (personal ingår i pos 1 ovan)	3 000	12 000	23 000
3	Digitalisering av verksamheten (personal ingår i pos 1 ovan)	4 000	8 000	6 000
4	Fossilfri drift	34 000	39 000	47 000
	Summa äskande	74 000	138 000	204 000

3. Utan anslagsökning kommer förmågepåverkande prioriteringsbeslut att behöva fattas

Kustbevakningen har under flera år aviserat en ekonomisk obalans och lämnat äskanden om utökat anslag. Av årsredovisningen för 2020 framgår att myndigheten använde 9 miljoner kronor av anslagssparandet för att täcka kostnaderna. För att på sikt säkra den operativa kustbevakningsverksamheten inom räddningstjänst och sjöövervakning har 25 aspiranter rekryterats och de påbörjade grundutbildningen i januari 2021. Det kommer att ta 1,5–2 år innan de är klara med utbildningen och kan börja verka som kustbevakningstjänstemän.

Kustbevakningen har som tidigare påpekats fartyg som börjar bli gamla vilket gör att underhållskostnaderna ökar och det krävs alltmer förebyggande och avhjälpande underhåll för att säkerställa tillgängligheten för plattformarna. Det ovan beskrivna ekonomiska läget innebär att Kustbevakningen kommer att behöva använda resterande anslagssparande på 22 miljoner kronor under 2021. Sammantaget innebär det att Kustbevakningen kommer att ha en ingående ekonomisk obalans när 2022 börjar på cirka 50 miljoner kronor.

Om myndigheten inte tilldelas utökat anslag blir det ekonomiska läget besvärande och Kustbevakningen kommer då att behöva vidta åtgärder för att kunna hålla befintlig budgetram. Ett beslut som redan fattats är att inte rekrytera aspiranter under 2021 vilket gör att klassen som skulle ha påbörjat grundutbildningen i januari 2022 har ställts in. Ytterligare åtgärder kommer att behövas för att uppnå balans mellan verksamhet och ekonomi vilket innebär att myndigheten kommer att behöva göra förmågepåverkande prioriteringar. Vilka dessa blir analyseras för närvarande men det kan komma att handla om exempelvis en plattformsminskning genom reducering av antalet fartyg och/eller flygplan, översyn och sammanslagning av stationer, nedprioritering av utvecklingsarbete för ökad digitalisering respektive stärkt förmåga inom den militära delen av totalförsvaret, och senarelagd övergång till fossilfritt bränsle.

4. Konsekvenser vid utebliven resursförstärkning och omprioriteringar av verksamheten

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

4.1 Ökad risk för negativa miljökonsekvenser till följd av minskad miljöberedskap

Om personalresurser inte kan tillföras i önskad omfattning kommer det innebära att Kustbevakningens nuvarande otillräckliga miljöberedskap och för låga närvaro till sjöss i förhållande till rådande hotbild kvarstår. Ökade anspråk på Kustbevakningens resurser för deltagande i internationella gränsövervakningsoperationer och sekonderingar till Frontex stående styrka kommer att påverka den nationella verksamheten och resultera i att miljöberedskapen försämras ytterligare. Om myndigheten skulle minska antalet fartyg innebär det en högre nyttjandegrad av kvarvarande plattformar men det resulterar även i betydligt ökad sårbarhet i händelse av varvsvistelser, haveri, tekniskt underhåll eller att plattformar ställs till förfogande för EU:s gränsförvaltning. Ett beslut om att slå samman kuststationer innebär en betydligt reducerad miljöberedskap som konsekvens.

Sverige har en av Europas längsta kuststräckor omfattande 2700 kilometer kust och över 60 000 kvadratkilometer sjöterritorium. Om antalet stationer och plattformar skulle bli färre riskerar insatstiderna för miljöräddningstjänst att öka och havs- och sjöområdena som kan övervakas att minska. Det kan även komma att påverka kommuner och regioner då utsläpp i högre utsträckning

skulle träffa land och därmed övergå från statlig till kommunal räddningstjänst. Kostnader för miljöräddningstjänst och miljöpåverkan riskerar att öka eftersom det är betydligt mer kostnadseffektivt att ta upp oljan till sjöss och ekosystemen ofta är mer sårbara i skärgårdarna och nära kusten.

Östersjön, som är mycket känsligt för föroreningar, tillhör de mest trafikerade havsområdena i världen. Årligen passerar mer än 40 000 fartyg det kritiska Bornholmsgattet. I området kring Södra Kvarnen är motsvarande siffra drygt 25 000 fartyg.¹³ För Sveriges hamnar betyder detta drygt 80 000 fartygsanlöp. Den intensiva sjötrafiken, och då särskilt den tunga fartygstrafiken, medför risk för olyckor som grundstötningar och kollisioner som kan få allvarliga konsekvenser för havsmiljön och för de boende i skärgårdarna. På Västkusten förekommer ofta oljelaster på uppemot 250 000 ton och i Östersjön gäller ungefär halva denna storlek. En enda tank på en större tanker kan innehålla 10 000–20 000 ton olja eller andra skadliga ämnen.

Dricksvattenproduktion och distribution är samhällsviktig verksamhet och utgör landets i särklass mest kritiska försörjningssystem. Mälaren, Vänern och Vättern förser en tredjedel av Sveriges befolkning med dricksvatten. Råvattenintag är mycket sårbara för förorenande ämnen. Oljeprodukter och i synnerhet dieselbränsle är kända för att även i mycket låga koncentrationer göra dricksvatten otjänligt. Ett utsläpp i anslutning till dessa känsliga råvattentäkter riskerar således att få stora konsekvenser¹⁴. Kustbevakningens förmåga till effektiv miljöräddningstjänst är därför en viktig del även i samhällets krisberedskap och det civila försvaret. Myndigheten har idag tydliga begränsningar i de stora insjöarna och har identifierat ett stort behov av att stärka förmågan till miljöräddning, vilket kräver resurser.

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

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

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

¹³ Riskbild för oljeolyckor till sjöss – en kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna, MSB1643 – november 2020.

¹⁴ Riskbild för oljeolyckor till sjöss – En kunskapsöversikt för Östersjön, Västerhavet och de stora sjöarna, MSB1643 – november 2020

4.2 Försämrad räddningstjänstkapacitet i Sverige

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

Kustbevakningen deltar i en fjärdedel av alla sjöräddningar och arbetar nära Sjöfartsverket och Sjöräddningssällskapet. Myndigheten ser en tydlig risk för att de totala resurserna för sjöräddning i Sverige kommer att minska om Kustbevakningen, som en konsekvens av minskad närvaro till sjöss, inte kan delta i samma utsträckning som idag, vilket kan bli en följd om neddragningar till följd av omprioriteringar och tvingande krav måste genomföras.

Kustbevakningsflygets personal är utbildad i det så kallade Air Coordinator-konceptet (ACO) som är vedertaget i samtliga länder runt Östersjön och delvis Nordsjön, i händelse av samhällsstörningar eller större räddningsoperationer. ACO-konceptet togs fram efter Estoniakatastrofen 1994 och innebär att deltagande räddningshelikoptrar, både nationella och internationella, dirigeras och organiseras från Kustbevakningens flygplan som ett stöd åt räddningsledaren på sjö- och flygräddningscentralen (JRCC/Joint Rescue Co-ordination Centre). Kustbevakningen har använts som ACO-resurs vid de senaste årens stora skogsbränder i Sverige. Om plattformen behöver minskas med flygplan kan även tillgången till en ACO-funktion minska, vilket kan få negativa konsekvenser vid en större räddningsoperation.

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

4.3 Sämre förutsättningar för sjöövervakningsuppdraget

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

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

Kustbevakningslagen har inneburit att myndighetens maritima kompetens och närvaro till sjöss tagits till vara på ett bättre sätt. Det utökade ansvaret för brottsbekämpning och ordningshållning har resulterat i en effektivare brottsbekämpning, något som skulle äventyras vid utebliven anslagshöjning. Ett ansträngt resursläge skulle även innebära sämre möjligheter att lämna biträde

och delta i det myndighetsgemensamma arbetet mot den grova och organiserade brottsligheten i den utsträckning som är önskvärd. Den långa sjögränsen, hög trafikintensitet med många fartygsanlöp samt omfattande fritidsbåttrafik ställer krav på samverkan och närvaro till sjöss där Kustbevakningens plattformar och resurser är viktiga.

Minskad närvaro till sjöss leder till sämre förmåga att förebygga och förhindra brott. Flera av de brott och överträdelser som begås till sjöss kommer att lämnas utan ingripanden, vilket potentiellt kan leda till fler olyckor och lagöverträdelser. Kustbevakningen är idag den enda myndigheten, förutom sjöpolisen i Stockholms och Göteborg, som utövar sjötrafikövervakning som till exempel nykterhetskontroller av yrkessjöfarten.

Vid en reduktion av antal flygplan kommer vår egen verksamhet samt förmågan att med vår unika kompetens ge stöd till andra dessutom att avsevärt försämrats. Det gäller för brottsbekämpning och gränsövervakning såväl som för miljöövervakning och förmåga att biträda vid större skogsbränder. Statens totala förmåga inom flygverksamhet kommer att påverkas på ett negativt sätt.

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

4.4 Försvagning av samhällets krisberedskap och totalförsvaret

Kustbevakningen är viktig del av samhällets krisberedskap. De resurser i form av personal och materiel som upprätthåller Kustbevakningens dagliga verksamhet, är samma resurser som skapar och upprätthåller verksamhet i den fredstida krisberedskapen. Det är också dessa resurser som operativt tas i anspråk vid höjd beredskap och ytterst i krig. De svårigheter Kustbevakningen har att upprätthålla ordinarie verksamhet påvisar tydligt avsaknaden av de resurser som krävs för att verka med uthållighet i kris och ytterst i krig. Det planeringsarbete som gjorts under pandemin för att kunna hantera ett eventuellt större personalbortfall har också visat på stor personell sårbarhet

För att möta ambitionsökningen inom totalförsvaret krävs antingen ökade resurser, eller att förväntningarna på Kustbevakningen i totalförvarsplaneringen sänks. Om påtalat resursbehov inte möts, blir konsekvensen att planeringsarbetet för totalförsvaret, uteblir, fördröjs, eller genomförs med sämre kvalitet.

Även för andra aktörers verksamhet och förmåga att hantera en kris, allvarlig störning eller svår olycka kan behovet av stöd till sjöss och av Kustbevakningens resurser och plattformar vara kritiskt. Sveriges räddningstjänst bygger på samverkan mellan olika aktörer i samhället. Många gånger är just samverkan en framgångsfaktor för en lyckad insats när något inträffat, och det är viktigt att främja samverkan innan en eventuell olycka sker. Våra kuststationer är nära kopplade till åtaganden på läns- och kommunnivå. Geografiskt försämrade räckvidd, som fartygen får vid en förändrad och glesare basering, får betydande konsekvenser på samhällets säkerhet och krisberedskapsförmåga. Samhällsfunktionerna i kommun och län är kritiskt beroende av Kustbevakningens förmågor, exempelvis förmågan att hindra ett utsläpp vid kylvattenintag till ett kärnkraftverk. Utan den förmågan måste län och kommun bygga upp egna förmågor, vilket medför totalt sett ökade kostnader för samhället.

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

5. Utmaningar som kommer att kräva fortsatta förstärkningar

De förändringar och utmaningar som myndigheten står inför idag kommer att kräva fortsatta förstärkningar lång tid framöver. Det gäller ett flertal områden som miljöräddningstjänst, utveckling av den europeiska gränsförvaltningen, ökade krav inom fiskerikontroll, fortsatt utveckling inom digitalisering och fossilfrihet, liksom underhåll och ersättning av plattformar.

5.1 Förändringar i hotbilden kopplad till miljöräddningstjänst

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

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

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

Utifrån regeringens nationella godstransportstrategi för att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter väntas åtgärder för att styra över godstransporter från land till sjö bidra till ökad inrikes sjötrafik¹⁵. Detta förväntas över tid påverka riskbilden för de stora råvattentäkterna och därmed stärka behovet av hög miljöberedskap.

5.2 Fortsatt utveckling av den europeiska gränsförvaltningen

Den fortsatta utvecklingen av den europeiska gränsförvaltningen kommer att påverka Kustbevakningens verksamhet och resursbehov under lång tid framåt.

Under 2020 har en utredning¹⁶ genomförts av Justitiedepartementet för att se över gränskontrollmyndigheternas roll inom gränskontrollen, med anledning av förändringarna i Europaparlamentets och rådets förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen.

¹⁵ Färdplan för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, Trafikverket, Ärendenummer: 2020/7472, ISBN: 978-91-7725-588-8

¹⁶ Uppdrag att utreda behovet av kompletterande nationella bestämmelser till EU:s förordning om den europeiska gräns- och kustbevakningen, Ju2020/00685/LP

Utredaren kommer att presentera resultaten under 2021. Utifrån de tidiga utkastet till utredningsbetänkande, och i de första utkastet till nationella förordningsändringar, gör Kustbevakningen bedömningen att ansvaret inom gränskontroll för myndigheten kan komma att öka ytterligare och högst påtagligt.

Utöver ovan nämnda utredning pågår även en utredning om kontroller i gränsnära områden, ett flertal lagstiftningsarbeten avseende interoperabilitet och dataregister med biometri för gränsförvaltningen, samt förhandling om ett införande av en ny migrations- och asylpakt med bland annat en screeningförordning.

5.3 Ökande krav inom fiskerikontroll

Kraven inom fiskerikontroll ökar och regelverket ändras kontinuerligt. Detta är särskilt tydligt inom kontroll av landningsskyldigheten, realtidsstängningar och övervakning av skyddade områden (förbudsområden, fredningsområden etcetera), som ingår i Kustbevakningens verksamhetsansvar.

Kustbevakningen har tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten under 2020 haft i uppdrag av regeringen att utreda och föreslå hur den svenska fiskerikontrollen kan förbättras och effektiviseras (regeringsbeslut N2019/02976/FJR). Uppdraget har samordnats av Havs- och vattenmyndigheten och avrapporterades i oktober (dnr 2019-3002). Som angavs i svaret kommer en resursförstärkning vara nödvändig om förslagen ska kunna genomföras.

5.4 Förflyttningen mot fossilfrihet kräver ökade resurser över lång tid

Utöver bränslebyte behöver drivmedelsvolymen halveras till 2045 för att klara regeringens mål. Det sker med större klimatfokus på styrningen, energieffektivisering av fartygen och ökad elektrifiering av flottan. Då inga av fartygen passar för ren eldrift behöver vi genomföra tekniska modifieringar på våra fartyg för att möjliggöra laddhybridlösningar och därmed ökad elektrifiering och minskade utsläpp. Mindre justeringar kan göras löpande medan större förändringar genomförs vid halvtidsmodifieringar eller livstidsförlängningar av båtar och fartyg.

5.5 Fortsatt digitalisering

De åtgärder som omfattas av äskandet i detta budgetunderlag lägger grunden för att kunna digitalisera verksamheten. Digitaliseringen är ett arbete som, för att möta samhällsutvecklingen och säkra en effektiv verksamhet, kommer att behöva fortsätta under många år framåt.

Vid en miljöolycka till sjöss ska Kustbevakningens sjögående enheter snabbt vara på plats. Genom att skapa system för att använda befintlig information och faktabaserad analys kan myndighetens planering av verksamheten utvecklas och bli mer effektiv. Även i kontrollverksamheten ses stora möjligheter att genom digitalisering öka möjligheterna till analysbaserad styrning av verksamheten, vilket i myndighetens strategi utpekats som en av de viktigaste faktorerna för att öka träffsäkerheten och utnyttja enheterna effektivt. Ett sådant analysbaserat arbetssätt som bygger på digitalisering är ett exempel på hur Kustbevakningen kan möjliggöra att vara på rätt plats, vid rätt tillfälle.

5.6 Nödvändigt underhåll och ersättning av plattformarna

Kustbevakningens verksamhet är materielberoende och myndigheten har stora underhålls- och ersättningsbehov för att säkra materielssystem som skapar förutsättningar för att klara uppdraget. Under kommande tio till femton år kommer investeringar krävas och arbete pågår för att med start 2025 kunna modifiera fyra kombinationsfartyg och därmed säkerställa att Kustbevakningen klarar uppdraget även på sikt. Framför allt bedöms halvtidsmodifiering av KBV 001-serien kräva

stora ekonomiska resurser 2025–2026. Likaså behöver övervakningsfartygen modifieras och fem miljöskyddsfartyg ersättas under kommande femtonårsperiod.

För att upprätthålla nödvändig operativ förmåga hos Kustbevakningens flygplan behöver ett flertal system uppdateras och moderniseras. Avseende teletekniska och elektroniska system sker omsättningar med korta intervall för att inte hamna i så kallad ”end of life-problematik” och därmed riskera en reducerad tillgänglighet. Modifieringar behöver ske av väsentliga sensorsystem som exempelvis radarsystem, infraröda (IR) och ultraviolettera (UV) sensorer samt flygplanens kommunikationssystem. På sikt kommer även en halvtidsmodifiering av samtliga tre flygplan.

En mer detaljerad beskrivning över behovet av översyn på fartyg och flygplan återfinns i Kustbevakningens materielplan.

6. Finansiell redovisning

6.1 Verksamhetens finansiering 2022-2024

Belopp för 2022-2024 anges i 2021 års pris- och lönenivå.

Verksamhetens anslag, intäkter och bidrag

(tkr)	2020 Utfall	2021 Prognos	2022 Beräknat	2023 Beräknat	2024 Beräknat
Anslag utgiftsområde 06 anslag 2:1	1 312 493	1 354 000	1 354 000	1 354 000	1 354 000
Intäkter av avgifter och uppdragsverksamhet	5 998	6 000	7 000	7 000	7 000
Övriga intäkter					
MSB-bidrag krisberedskap	1 535	2 000	2 000	2 000	2 000
EU-bidrag	24 433	53 000	50 000	50 000	50 000
Övriga bidrag	4 894	2 000	2 000	2 000	2 000
Finansiella intäkter	2 284	1 000	1 000	1 000	0
Övriga intäkter av engångskaraktär	650	4 000	3 000	3 000	3 000
Summa anslag, intäkter och bidrag	1 352 287	1 422 000	1 419 000	1 419 000	1 418 000

Anslag utgiftsområde 06 anslag 2:1 omfattar anslagsnivå i 2021 års pris- och lönenivå enligt budgetproposition 2020/21:1

För perioden 2021-2024 budgeteras årliga Frontexoperationer vilket påverkar posten EU-bidrag ovan samt verksamhetens kostnader i tabellen nedan.

Verksamhetens kostnader

(tkr)	2020 Utfall	2021 Prognos	2022 Beräknat	2023 Beräknat	2024 Beräknat
Personalkostnader	708 519	764 000	758 000	803 000	823 000
Lokalkostnader	58 963	65 000	74 000	83 000	88 000
Driftkostnader	385 808	403 000	450 000	459 000	468 000
Kapitalkostnader	207 241	223 000	216 000	217 000	248 000
Summa kostnader	1 360 531	1 455 000	1 498 000	1 562 000	1 627 000

Personalkostnader

Personalkostnader är beräknade utifrån nuvarande bemanningsläge och bedömd framtida utveckling. Kustbevakningen äskar om lönedel för att utöka bemanningen och kostnaden för denna succesiva utökning ingår i ovanstående tabell. Utbildningen av blivande kustbevakare påbörjas under 2022 och beräknas vara avslutad under 2026. Kostnaderna för denna utökning ingår i tabellen ovan men den totala kostnaden blir synlig först utanför budgetunderlagsperioden. När rekrytering och utbildning av samtliga personer har avslutats blir den totala kostnaden synlig. I utfallet för 2020 ingår personalkostnader för deltagande i Frontexoperationer och för perioden 2021-2024 har årligt deltagande budgeterats.

Lokalkostnader

Kustbevakningen finns på ett stort antal platser i landet och lokalkostnaderna är beräknade utifrån myndighetens nuvarande bestånd av lokaler och kajplatser samt det behov som beräknas uppstå om bemanningen ökar med 150 årsarbetskrafter.

Hyreskostnader förändras även på grund av att lokaler och kajer anpassas till de behov som finns med nuvarande bemanning. Åtgärder behövs på ett antal orter i landet där byggnaderna som myndigheten verkar i inte har en fungerande struktur och storlek. Det ställs andra krav med dagens arbetssätt och sammansättning av patrullstorlekar liksom den förändrade könsfördelningen som till stor glädje sker inom myndigheten.

De större förändringarna av lokaler och anläggningar som planeras är KBV 001 (kaj), Göteborg (kontorsplatser, jourrum), Härnösand (kuststation), Malmö (kontorsplatser), Stockholm (kontorsplatser), Karlskrona (kontorsplatser), Oxelösund (kuststation), Södertälje (kuststation), Vaxholm (kuststation), Slite (kuststation), Vänersborg (kuststation), Hudiksvall (kuststation), Örnsköldsvik (kuststation), Västervik (kuststation). Merparten av förändringarna avser förbättringar eller utökning vid befintliga hyresobjekt.

Driftkostnader

I en myndighet med flygplan och fartyg är bränsle och underhållskostnader en stor del av driftkostnaderna. En stor skillnad jämfört med tidigare budgetunderlag är myndighetens äskande avseende fossilfri framdrift av fartyg. Detta innebär en kraftig ökning av myndighetens bränslekostnader vilket påverkar driftkostnader. I detta budgetunderlag inkluderas även övriga kostnader för utbildning av ett utökat antal kustbevakare. Äskandet avseende digitalisering innebär en kombination av anställd personal samt externa kostnader och påverkar driftkostnader. Då myndigheten äskar om medel för att utöka antalet anställda med 150 årsarbetskrafter tillkommer även driftkostnader för ett utökat antal anställda. När utbildningen av kustbevakarna är genomförd ökar andra driftkostnader på grund av att antalet kustbevakare är större. Merparten av denna effekt uppstår dock efter budgetunderlagsperiodens slut. I utfallet för 2020 ingår kostnader för deltagande i Frontexoperationer och för perioden 2021-2024 har årligt deltagande budgeterats.

Kapitalkostnader

Kapitalkostnaderna är beräknade utifrån befintliga anläggningstillgångar och en bedömning av kommande investeringsbehov. Nytt jämfört med tidigare år är investeringar för att uppnå fossilfri framdrift av fartyg, vilket innebär omfattande investeringar och påföljande kapitalkostnader. Halvtidsmodifiering av KBV201-serien som består av två fartyg har tillkommit efter genomförd förstudie. Enligt planeringen ska även ersättningsanskaffning av ett antal snabbgående enheter genomföras under perioden 2023-2026.

Nybyggnation av en ersättningsserie för fartygen i KBV301-serien beräknas börja få utfall under 2022. Tyvärr har det konstaterats att även med ett färre antal fartyg än vad som först planerades saknas det uppskattningsvis 140 000 tkr. Upphandlingen är inte slutförd, men projektet bedömer att den ursprungliga budgeten på 360 mnkr är för låg.

Investeringarna i livstidsförlängning av fem miljöskyddsfartyg fortsätter som planerat. Halvtidsmodifieringen av KBV181 kommer att slutföras och aktiveras i början av 2021, vilket innebär nya avskrivningskostnader. I underlaget för kapitalkostnader ingår investeringar på grund av den kommande digitalisering samt utbyte av komponenter i myndighetens flygplan.

Under 2022-2023 kommer myndighetens lån med bunden räntenivå att uppgå till 950 000 tkr. Under 2024 sjunker andelen lån med bunden räntenivå till 500 000 tkr. Utvärdering av andelen lån med bunden räntenivå sker med jämna mellanrum och beslut om att teckna fler lån med bunden räntenivå kan komma att fattas.

Ekonomi och resultat

(tkr)	2020 Utfall	2021 Prognos	2022 Beräknat	2023 Beräknat	2024 Beräknat
Summa anslag, intäkter och bidrag	1 352 287	1 422 000	1 419 000	1 419 000	1 418 000
Summa kostnader	1 360 531	1 455 000	1 498 000	1 562 000	1 627 000
Resultat för respektive år	-8 244	-33 000	-79 000	-143 000	-209 000

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

Årlig ekonomisk obalans

Resultat för respektive år	-8 244	-33 000	-79 000	-143 000	-209 000
Kostnader som redovisas mot kapitalförändring*	8 244	7 000	5 000	5 000	5 000
Ekonomisk obalans för respektive år	0	-26 000	-74 000	-138 000	-204 000

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

Formell begäran om utökat årligt anslag

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
74 000	138 000	204 000	237 000	263 000	275 000	286 000	291 000	295 000

Kostnaden för att utöka bemanningen med 150 årsarbetskrafter kulminerar 2027 när samtliga personer är utbildade och ingår i den ordinarie verksamheten. Kostnader inom samtliga kostnadsslag kommer att uppstå. Anslagsbelastande kostnader för fossilfri framdrift kommer att öka succesivt efterhand som allt fler investeringar genomförs och aktiveras. Ytterligare investeringar för fossilfri framdrift kommer att krävas även efter 2030.

6.2 Investeringsplan för perioden 2022-2024

I tabellen *Verksamhetsinvesteringar* redovisas samtliga investeringar för perioden.

Verksamhetsinvesteringar

(tkr)	2020 Utfall	2021 Prognos	2022 Beräknat	2023 Beräknat	2024 Beräknat
Immateriella investeringar					
Datasystem, rättigheter m.m.	12 011	20 000	12 000	12 000	12 000
Materiella investeringar					
Maskiner, inventarier och installationer m.m.	134 425	168 000	145 000	305 000	443 000
Byggnader, mark och annan fast egendom	0	0	0	0	0
Övriga verksamhetsinvesteringar	1 872	2 000	2 000	2 000	2 000
Summa verksamhetsinvesteringar	148 308	190 000	159 000	319 000	457 000
Finansiering					
Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen)	138 708	188 000	159 000	319 000	457 000
Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)	9 600	2 000	0	0	0
Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0
Anslag (efter medgivande av regeringen)	0	0	0	0	0
Summa finansiering	148 308	190 000	159 000	319 000	457 000

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

I tabellen *Särskild information om verksamhetsinvesteringar* anges även eventuella driftkostnader som uppstår på grund av investeringen. De driftkostnader som lyfts fram i tabellen belastar anslaget och ingen upplåning sker. Med förkortningen "AT" avses utgifter som kommer att redovisas som anläggningstillgångar.

Särskild information om verksamhetsinvesteringar

(tkr)	Totalt	Ack. utfall	2021 Prognos	2022 Beräknat	2023 Beräknat	2024-xx Beräknat
Verksamhetsinvesteringar						
per objekt						
1. Modernisering och modifiering av utsjöbevakningsfartyg (AT)	87 039	77 039	10 000	0	0	0
1. Modernisering och modifiering av utsjöbevakningsfartyg (Ej AT)	11 409	11 409	0	0	0	0
2. Modernisering av miljöskyddsfartyg (AT)	80 955	1 955	54 000	25 000	0	0
2. Modernisering av miljöskyddsfartyg (Ej AT)	25 862	3 862	13 000	9 000	0	0
3. Modernisering av flygplanskomponenter (AT)	267 480	71 480	38 000	40 000	59 000	59 000
3. Modernisering av flygplanskomponenter (Ej AT)	0	0	0	0	0	0
4. Fossilfri fartygsflotta (AT)	1 017 000	0	18 000	20 000	71 000	908 000
4. Fossilfri fartygsflotta (Ej AT)	25 000	0	1 000	1 000	1 000	22 000
5. Halvtidsmodifiering KBV201-202 (AT)	204 000	0	0	0	102 000	102 000
5. Halvtidsmodifiering KBV201-202 (Ej AT)	15 897	897	0	3 000	6 000	6 000
6. Ersättningsanskaffning KBV100-serien (AT)	180 000	0	0	0	45 000	135 000
6. Ersättningsanskaffning KBV100-serien (Ej AT)	2 000	0	1 000	1 000	0	0
7. Ersättningsanskaffning 2 RIB-båtar (AT)	21 227	21 227	0	0	0	0
7. Ersättningsanskaffning 2 RIB-båtar (Ej AT)	1 316	1 316	0	0	0	0
8. Ersättningsserie för KBV301-serien (AT)	500 000	0	0	19 000	20 000	461 000
8. Ersättningsserie för KBV301-serien (Ej AT)	7 725	1 725	4 000	2 000	0	0
Summa utgifter för investeringar	2 446 910	190 910	139 000	120 000	304 000	1 693 000
Finansiering						
Lån i Riksgäldskontoret (2 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen)	2 346 101	162 101	118 000	104 000	297 000	1 665 000
Bidrag (2 kap. 3 § kapitalförsörjningsförordningen)	11 600	9 600	2 000	0	0	0
Finansiell leasing (2 kap. 5 § kapitalförsörjningsförordningen)	0	0	0	0	0	0
Anslag anläggningstillgångar (efter medgivande av regeringen)	0	0	0	0	0	0
Anslag (Ej AT)	89 209	19 209	19 000	16 000	7 000	28 000
Summa finansiering	2 446 910	190 910	139 000	120 000	304 000	1 693 000

Varav investeringar i anläggningstillgångar						
Datasystem, rättigheter m.m.	0	0	0	0	0	0
Maskiner och inventarier	2 446 910	190 910	139 000	120 000	304 000	1 693 000
Fastigheter och mark	0	0	0	0	0	0
Övriga verksamhetsinvesteringar	0	0	0	0	0	0
Summa investeringar i anläggningstillgångar	2 446 910	190 910	139 000	120 000	304 000	1 693 000

1. Utsjöbevakningsfartyg KBV 181

Projektet för modernisering av KBV 181 är i slutfasen och bedöms bli klart första halvan av 2021. Fartyget blir moderniserat och får förbättrad oljeupptagningskapaciteten. Av verksamhetsinvesteringen KBV 181 är det 11 409 tkr som inte betraktas som en anläggningstillgång. Dessa kostnader har finansierats med anslag.

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

De fem miljöskyddsfartygen KBV 010, KBV 047, KBV 048, KBV 050 och KBV 051 livstidsförlängs med fokus på åtgärder för att förbättra tillgänglighet, tillförlitlighet och sjösäkerhet. Investeringen tillgodoser grundläggande operativa behov och innebär ingen ambitionsökning. Ambitionsnivån för livstidsförlängningen är att vidmakthålla förmågan i 10 år, i väntan på nyanskaffning av miljöskyddsfartyg. I samband med upphandlingen av livstidsförlängningen för de två första fartygen konstaterades att den totala budgeten inte skulle räcka. Med anledning av detta omfördelades investeringsmedel mellan myndighetens olika projekt så att budgeten kunde utökas.

Av verksamhetsinvesteringen KBV 010, KBV 047, KBV 048, KBV 050 och KBV 051 är det 25 862 tkr som inte betraktas som en anläggningstillgång. Dessa kostnader kommer att finansieras med anslag.

3. Modernisering av flygplanskomponenter

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

Prognosen för 2021 innehåller slutförandet av utbytet avseende elektrooptiskt system som försenats på grund av pandemin. Flygplanens sjöövervakningssystem består både av kameror vid dagsljus, värmekameror samt utrustning för laserbelysning. Det sistnämnda gör att exempelvis fartygsnamn kan belysas och läsas i mörker. Inom perioden 2022-2024 kommer flygplanens mission system att bytas ut.

4. Fossilfri fartygsflotta

Kustbevakningen analyserade under 2020 hur myndighetens fartygsflotta skulle kunna bli fossilfri. För att nå dit krävs omfattande investeringar både vid nybyggnationer och modifieringar. Investeringarna kan innebära allt från utbyte av belysning på fartyg till helt ny framdrivning. Det som inte anses vara en investering men ändå är kopplat till investeringsprojekten är en projektledare som koordinerar de olika åtgärderna. Kostnaden för utbyte av drivmedel är ej medräknat i investeringsutgiften eftersom det är en självständig åtgärd som inte är relaterad till investeringen.

5. Halvtidsmodifiering av KBV201-202

Under 2020 genomfördes en förstudie avseende halvtidsmodifiering av fartygen KBV201-202. Investeringen bedöms bli 204 000 tkr och därutöver tillkommer 15 897 tkr i anslagsbelastande kostnader. Ingen upphandling är genomförd och inget beslut är fattat om genomförandet. Myndigheten saknar de kapitalkostnader som halvtidsmodifieringen skulle innebära och äskar

därför om medel i samband med detta budgetunderlag. Mer definitiv kostnad får man först i samband med upphandling.

6. Ersättningsanskaffning KBV 100-serien

KBV 100-serien avser högfartsbåtar. Den totala investeringen uppskattas till 180 000 tkr. De anslagsbelastande kostnaderna på 2 000 tkr består av förstudie och upphandlingsarbete fram tills investeringsprojektet påbörjas. Myndigheten saknar de kapitalkostnader som nybyggnationen skulle innebära och äskar därför om medel i samband med detta budgetunderlag. Mer definitiv kostnad får man först i samband med upphandling.

7. Ersättningsanskaffning 2 RIB-båtar

Ersättningsanskaffningen är slutförd och inga ytterligare kostnader förväntas.

8. Ersättningsserie för KBV301-serien

Fartygsserien 301-311 levererades under perioden 1995-1997 och är alltså ungefär 20 år gamla. KBV301 och KBV303 är avyttrade men KBV302 samt 304-311 finns kvar och behöver bytas ut. Under 2020 har projektet arbetat med att förbereda upphandlingsunderlaget. I samband med det arbetet konstaterades att ytterligare 140 000 tkr behöver tillföras projektet trots att antalet fartyg sänks jämfört med den ursprungliga planen. Myndigheten ser inte möjlighet att finansiera de årliga kapitalkostnaderna som detta resulterar i och äskar därför om utökat anslag i samband med detta budgetunderlag. De förberedande kostnaderna uppskattas till 7 725 tkr och kommer inte att betraktas som en anläggningstillgång. Dessa kostnader kommer därmed att belasta anslaget.

Investerings långsiktiga påverkan

Enligt Kustbevakningens regleringsbrev för budgetåret 2021 ska effekterna av sådana investeringar som myndigheten särskilt redovisar även redovisas långsiktigt utifrån avskrivningskostnader, räntekostnader, underhållskostnader och övriga kostnader. Nedanstående tabell innehåller denna information för de utvalda objekten.

(tkr)¹

	2025				2030			
	Avskrivningskostnader	Räntekostnader	Underhållskostnader	Övriga kostnader	Avskrivningskostnader	Räntekostnader	Underhållskostnader	Övriga kostnader
Utsjöbevakningsfartyg	9 000	1 000	4 000	2 000	9 000	1 000	5 000	2 000
Miljöskyddsfartyg	10 000	2 000	9 000	2 000	10 000	0	5 000	2 000
Flygplanskomponenter ²	14 000	2 000	0	0	20 000	2 000	0	0
Fossilfri fartygsflotta ³	20 000	4 000	0	1 000	42 000	5 000	0	1 000
KBV 201 serien	21 000	4 000	5 000	15 000	21 000	2 000	5 000	15 000
KBV 100 serien	12 000	3 000	9 000	2 000	18 000	2 000	9 000	2 000
2 RIB-båtar	2 000	1 000	1 000	1 000	2 000	0	1 000	1 000
KBV 301 serien ⁴	16 000	8 000	4 000	4 000	25 000	8 000	12 000	7 000
	104 000	25 000	32 000	27 000	147 000	20 000	37 000	30 000

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

²Underhållskostnaden för specifika flygplanskomponenter specificeras inte ekonomiskt i underhållsavtalet.

³Det finns i nuläget inga underlag på eventuella kostnadsökningar för underhåll på grund av anpassningar till fossilfri framdrift. Enbart projektledare som koordinerar de olika investeringsprojekten räknas med under övriga kostnader.

⁴Ersättare för KBV 301-serien. Den nya serien kommer att kallas KBV 320-serien.

Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar

(tkr)	2020	2021	2022	2023	2024
	Utfall	Prognos	Beräknat	Beräknat	Beräknat
IB lån i Riksgäldskontoret	1 998 529	1 967 529	1 966 529	1 938 529	2 068 529
Nyupplåning (+)	138 708	188 000	159 000	319 000	457 000
Amorteringar (-)	-169 708	-189 000	-187 000	-189 000	-210 000
UB lån i Riksgäldskontoret	1 967 529	1 966 529	1 938 529	2 068 529	2 315 529
Beslutad/föreslagen låneram	2 200 000	2 050 000	2 000 000	2 100 000	2 350 000
Ränteutgifter	0	0	0	0	12 000
Finansiering av räntor och avskrivningar					
Utgiftsområde 6 anslag 2:1	152 460	179 000	178 000	180 000	214 000
Övrig finansiering	17 248	10 000	9 000	9 000	8 000

6.3 Räntekontokredit

(tkr)	2021	2022	2023	2024
Förslag till räntekontokredit	40 000	40 000	40 000	40 000

6.4 Anslagskredit

(tkr)	2021	2022	2023	2024
Förslag till anslagskredit	40 618	40 618	40 618	40 618

6.5 Avgiftsbelagd verksamhet

Uppdragsverksamhet

(tkr)	2021	2022	2023	2024
Intäkter	6 000	6 000	6 000	6 000
Kostnader	6 000	6 000	6 000	6 000

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

Offentligrättslig verksamhet

(tkr)	2021	2022	2023	2024
Vattenföroreningsavgift	300	300	300	300
Ersättning för kostnader vid räddningstjänst	1 700	3 000	3 000	3 000

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

6.6 Undantag från EA-regelverket 2022-2024

Kustbevakningen begär inte undantag från EA-regelverket avseende åren 2022-2024.

6.7 Reglers ändamålsenlighet

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