



SKEPPSMÄKLARNYTT

Moms eller inte på utrikes sjötransporter?
Ny momskurs där allt reds ut, 24 – 25 maj
Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell i fokus på branschrådet

Föreningens nya krav: anslagsfinansiera isbrytningen och använd näringens pengar till att både öka och rena sjöfarten

GDPR: en kort introduktion
GDPR: föreningens nya datalagringspolicy
GDPR: fartygsagenter och rapporteringskrav

Almedalsprogrammet tar form
Kalendarium

MOMS ELLER INTE PÅ UTRIKES SJÖTRANSPORTER?

Som om det inte räckte med den nya momslagen som trädde i kraft vid nyår, även EU-domstolen kan fatta beslut som påverkar vår verksamhet. I somras avkunnade till exempel EU-domstolen en sådan dom rörande tjänster som är direkt förbundna med export och import av varor och möjligheten att sälja dessa "momsfritt" i flera led.

Observera att med import och export menas ur momssynpunkt att transporten går till eller från ett land utanför EU, dvs. inte varustransporter som går mellan EU-länder.

Skatteverket har med anledning av denna dom kommit med ett ställningstagande, i vilket de redogör för sin tolkning av domen och dess momsmässiga konsekvenser och eventuella förändringar mot tidigare, vilka är följande:

* Tjänster som har ett direkt samband med export av varor kan bara undantas från moms om tjänsterna faktureras direkt till den som är importör, exportör eller mottagare av varorna (så som de anges i tullhandlingar).

* Detsamma gäller tjänster som har ett direkt samband med import av vissa varor som ska placeras i skatteupplag, omfattas förfarande för tillfällig import, eller är i extern transitering.

* Det innebär att om tjänsterna säljs till exempelvis en speditör ska detta faktureras med svensk moms om säljaren och speditören är svensk.

* Ovanstående gäller också om exporten eller importen startar eller slutar i ett annat EU-land än Sverige.

Tjänster som har direkt samband med annan import än ovan är fortsatt undantagna från moms om tjänsten ska ingå i beskattningsunderlag för importmoms.

Varutransporter som går mellan EU-länder påverkas inte av ställningstagandet, utan dessa behandlas på samma sätt som tidigare, vilket innebär att om säljaren och köparen finns i Sverige ska det vara svensk moms på fakturan.

Och som alltid gäller att om köparen finns i utlandet kan tjänsten säljas utan debitering av moms, men med VAT-nummer om köparen finns inom EU.

Konsekvenserna av domen gäller tjänster som inte omfattas av något annat undantag, såsom exempelvis undantaget i 3 kap 21b § ML ("fartygsundantaget"). Sådana tjänster omfattar bland annat vad Skatteverket kallar "befraktning av fartyg".

Enligt Skatteverket är det skillnad på:

- avtal som gäller upplåtelse av fartyg åt en befraktare (certepartifrakt) – Sjölagens 14 kap.

- avtal som enbart avser befordran av en viss mängd gods i linjefart och annan styckegodstrafik (s.k. konossementfrakt), vilket närmast ses som ett renodlat transportuppdrag - Sjölagens 13 kap.

- Styckegodstransporter omfattas alltså enligt Skatteverket inte av undantaget i 3 kap 21b § ML och är därmed varutransporter. Det innebär att sjötransporter som omfattas av Sjölagens 13 kap. påverkas av det nya ställningstagandet och att det för dessa inte längre är möjligt att endast titta på om lasten går "utrikes", säger föreningens momsexpert Monika Edvall på E&Y.

- Ställningstagandet leder tyvärr alltså till en mycket mer komplex momshantering av sjöfrakter, särskilt när fakturering sker till en svensk aktör, t ex en speditör. Frakter kommer i större utsträckning att belastas med svensk moms, vilket kan leda till likviditetspåverkan, menar hon.

NY MOMSKURS DÄR ALLT REDS UT 24 – 25 MAJ

Den här domen, och den övriga nya moms lagstiftningen, inklusive definitionen av öppet hav, kommer vi självklart att gå igenom i detalj i vår momskurs i Göteborg som pågår från lunch 24 maj till eftermiddagen 25 maj. Inbjudan bifogas samt finns på vår hemsida:

www.swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Nr 4 2018 – sidan 2
www.swe-shipbroker.se

SJÖFARTSVERKETS NYA AVGIFTSMODELL I FOKUS PÅ BRANSCHRÅDET

Sjöfartsverkets branschråd samlade i april ett 50-tal representanter från sjöfartsnäringen, industrin och akademien. Högst på agendan stod Sjöfartsverkets framtidsprogram och en ekonomisk utvärdering av myndighetens nya avgiftsmodell.

En av de punkter som engagerade mest på branschrådet gällde en ekonomisk utvärdering av den avgiftsmodell som Sjöfartsverket införde vid årsskiftet. Modellen har analyserats genom en jämförelse mellan det faktiska utfallet för januari till mars 2018 och en simulering byggd på den gamla modellen.

– Jämförelsen visar att den nya avgiftsmodellen inte nämnvärt ökat handelssjöfartens avgifter. Det skiljer cirka två procent jämfört med om vi behållit den gamla modellen, och förändringen beror inte på modellbytet utan på förändring i fartygsflottan jämfört med när modellen byggdes, säger Katarina Norén, generaldirektör för Sjöfartsverket.

Katarina Norén berättade också om myndighetens framtidsprogram som ska ge Sjöfartsverket förutsättningar att professionellt möta de behov av anpassad affärs- och samhällsservice som kunder, medarbetare, medborgare, regering och samarbetsorganisationer kommer att ställa i framtiden.

– Målbilden är att Sjöfartsverket ska ha en tydlig inriktning, en hög intern effektivitet och en långsiktigt hållbar ekonomi, säger Katarina Norén.

Under branschrådet presenterades även Sjöfartsverkets ekonomi och anslagsframställan för 2019 - 2021. Läs mer: [Sjöfartsverkets anslagsframställan och treårsplan](#)

Eric Hjalmarsson, vd i Thor Shipping & Transport var en av föreningens medlemmar som var med på mötet.

– Jag har all respekt för Sjöfartsverkets svaga balans- och resultaträkning, men det är ändå svårt att förstå Sjöfartsverkets argument för avgiftshöjningar då de går stick i stäv med den utveckling som vi, och våra politiker, ser framför oss för svensk sjöfart.

– Man måste lyckas med överflyttningen från väg till sjö både för miljöns och den bristande kapaciteten på väg och järnvägs skull. Avgiftshöjningar är inte ett steg i rätt riktning. Jag hoppas att man istället lyckas med att få till ökade statliga anslag för att jämna ut konkurrensförutsättningarna mellan trafikslagen, menar Eric Hjalmarsson.

FÖRENINGENS NYA KRAV: ANSLAGSFINANSIERA ISBRYTNINGEN OCH ANVÄND NÄRINGENS PENGAR TILL ATT BÅDE ÖKA OCH RENA SJÖFARTEN

Styrelsen för Sveriges Skeppsmäklareförening har enats kring en inställning kring farledsavgifter, isbrytning och statens ansvar för vinterväghållning. I korthet handlar det om att staten bör likställa isbrytning med all övrig vinterväghållning, som finansieras helt och hållet inom statliga anslag, medan sjöfarten idag betalar samtliga kostnader för att hålla vintersjövägarna i exempelvis Norrland farbara året runt.

Det här vill vi ändra på, vi vill anslagsfinansiera isbrytningen och därefter låta Sjöfartsverket använda de insparade pengarna till att både öka och rena sjöfarten.

Vi vill att ett tredelat rabattsystem genomförs, dvs:

- 1) De 80 miljoner som idag används till riktade miljörabatter ska fortsatt stimulera till ökade satsningar på renare utsläpp.
- 2) 100 procents miljörabatt på varudelen av farledsavgifterna för allt inrikes gods bör kunna stimulera överflyttningen och i viss mån minska kostnaderna för det gods som per definition behöver använda två svenska hamnar i sitt transportupplägg. (Vi kallar det miljörabatt eftersom vi anser att det alltid är ett bättre alternativ för miljön att gods som transporteras långa sträckor inom landet går sjövägen än landvägen.)
- 3) Samtliga transportlösningar som innebär en överflyttning av gods från väg till sjö (dvs även utrikes sådan) ska kunna få rabatt på de statliga avgifterna. Det enklaste och mest transparanta vore ett rabattsystem som gav 100 % rabatt på varudelen av farledsavgiften under två år, 75 % rabatt år 3, 50 % år 4 och 25 % år 5 – för allt gods som idag går på bil.

För att realisera dessa tre alternativ krävs att Sjöfartsverket får rättmätiga anslag för det som sjöfarten betalar via farledsavgifterna, men som icke berör handelssjöfarten, dvs de 200 miljonerna som äskats (i anslagsframställan ovan) av regeringen.

Men på sikt, då inlandssjöfarten ökat och antalet fartyg som kvalificerat sig för miljörabatt blivit fler, behövs också att isbrytningen anslagsfinansieras. Med de 300 miljoner som sjöfarten som kollektiv idag betalar för isbrytningen skulle det här systemet kunna bli riktigt bra.

GDPR: EN KORT INTRODUKTION

En av Googles högsta chefer lär ha sagt att mänskligheten igår och idag genererade lika mycket data och information som hela mänskligheten genererat från tidens begynnelse till och med år 2003.

Oavsett sanningshalt vet vi alla att mängden data är enorm och efter Facebook-skandalen har vi även förstått att den insamlade datan kan missbrukas och att problemen därmed behöver tas på allvar, av alla.

EU har förstås också analyserat det här problemet för länge sedan och redan klubbat igenom en ny lagstiftning som nu börjar gälla från och med 25 maj: GDPR, (EU General Data Protection Regulation, GDPR 2016/679).

Skeppsmäklareföreningen har haft flera kurser i ämnet, arrangerade av Morris Law, både i år och förra året så förhoppningsvis är de flesta av er ganska insatta vid det här laget.

I korthet innebär lagen följande:

Den gamla svenska PUL försvinner och ersätts med EUs GDPR, dvs samma regler gäller i hela EU. Den största förändringen är att böterna höjts avsevärt för brott mot GDPR, jämfört med brott mot PUL, och att den enskildes rättigheter ska garanteras mera tydligt. Framför allt betonas att man har rätt att få information om hur ens uppgifter används.

Allt som kan kopplas till en person är potentiellt en personuppgift, dvs allt från e-postadresser, personnummer, postadresser till mera privata och känsliga uppgifter.

Alla personuppgifter ska behandlas för bestämt ändamål, behandlingen ska vara rättvis och öppen i relation till den enskilde och får inte sparas längre än nödvändigt i förhållande till detta ändamål.

Ett av följande krav ska vara uppfyllt för att man över huvud taget ska få hantera personuppgiften:

- a) den registrerade har gett sitt samtycke
- b) behandlingen är nödvändig för att fullgöra ett avtal
- c) behandlingen är nödvändig för att den som registrerar ska fullgöra en rättslig förpliktelse (tex rapportera in besättningslistor till myndigheter)
- d) behandlingen kan även antas vara viktig för att skydda den registrerades egna intressen eller det kan finnas ett berättigat allmänt intresse.

Det finns utrymme för intresseavvägningar, men man bör i så fall kunna redovisa hur man resonerat.

Det finns också mycket i GDPR om profilering och automatiska beslut (sökmotorer på div hemsidor), men det tar vi inte upp här.

Däremot är det viktigt att veta att alla dataintrång i ens egna datasystem, eller andra personuppgiftsincidenter, numera måste rapporteras till Datainspektionen inom 72 timmar, samt till de personer som kan ha drabbats.

Ett centralt begrepp när det gäller personuppgifter är personuppgiftsansvar.

Personuppgiftsansvarig

Personuppgiftsansvarig är den som behandlar personuppgifter i en verksamhet, det vill säga ofta ett företag eller myndighet.

Personuppgiftsansvarig är normalt den juridiska person (till exempel aktieföretag, stiftelse eller förening) eller den myndighet som behandlar personuppgifter i sin verksamhet och som bestämmer vilka uppgifter som ska behandlas och vad de ska användas till. Det är alltså inte chefen på en arbetsplats eller en anställd som är personuppgiftsansvarig, utan företaget i sig.

Personuppgiftsbiträde

Personuppgiftsbiträde är den som behandlar personuppgifter för den personuppgiftsansvariges räkning. Ett personuppgiftsbiträde finns alltid utanför den personuppgiftsansvariges organisation. Ett biträde kan alltså vara en fartygsagent som behandlar personuppgifter på uppdrag av ett rederi. En fartygsagent är dock aldrig ett personuppgiftsbiträde åt själva myndigheten eftersom det är den personuppgiftsansvarige som har ansvaret för att uppgifterna kommer in till myndigheten och som i sin tur överlåter den uppgiften till sitt biträde.

Personuppgiftsbiträdet får bara behandla personuppgifterna enligt givna instruktioner och riktlinjer från den personuppgiftsansvarige. Biträdet bestämmer således inte själv för vilka ändamål personuppgifter ska behandlas.

Även om en personuppgiftsansvarig väljer att anlita ett personuppgiftsbiträde är det alltid den personuppgiftsansvarige som har ansvaret gentemot de registrerade.

Personuppgiftsansvaret kan inte överlåtas. De personer vars uppgifter behandlas har alltid rätt att vända sig till den personuppgiftsansvarige och framställa eventuella krav eller klagomål på felaktig behandling av personuppgifter.

GDPR: FÖRENINGENS NYA DATALAGRINGSPOLICY

Med anledning av den nya Dataskyddsförordning (EU General Data Protection Regulation, GDPR 2016/679) som träder i kraft 25 maj 2018 vill vi informera om hur vi ser på den datahantering som sker inom Sveriges Skeppsmäklareförening.

Medlemmarna

Vår viktigaste databas är självklart våra medlemmar och all relevant data samlas därför in, så som namn på kontaktpersoner samt relevanta adressuppgifter inkl e-

post och fakturaadresser. Inga personliga och rent privata uppgifter, utöver namnuppgiften, samlas i våra register.

Efter avslutat medlemskap raderar vi allt utom företagets namn och verksamhetsort, och kompletterar med uppgift om vilket år medlemskapet avslutades.

Läsare av Skeppsmäklarnytt eller bara en i sjöfartsklustret

Vi har även andra personers och företags kontaktuppgifter lagrade, till exempel för att någon bett om att få Skeppsmäklarnytt eller efterfrågat information om vårt kursutbud. I vissa fall kan vi anta att en person är intresserad av att läggas in i registret över sjöfartsklustret och då är vi extra noga med att i varje mail ha tydliga instruktioner om hur man enkelt kan stryka sig ur registret.

Vår integritetspolicy

Vi lämnar ALDRIG ut våra medlemslistor; listor över läsare av Skeppsmäklarnytt eller listan över andra personer i sjöfartsklustret och vi gör vårt yttersta för att hålla antalet mail till ett minimum. Vi är också mycket noga med att alltid göra utskicken via "dold kopia".

Vi samlar inte heller in något annat än rent opersonliga statistikuppgifter från vår hemsida. Det finns ingen dold databearbetning efter ett sådant besök.

Vi sparar alla uppgifter i vår databas så länge vi finner dem relevanta, men raderar självklart uppgifterna så snart någon så begär. Vi står även till tjänst med rena registerutdrag om den egna personen, om så önskas.

Det sker enklast genom ett mail till berit.blomqvist@swe-shipbroker.se eller ett samtal till kansliet 031 133494.

Genom att anmäla dig som medlem, läsare av Skeppsmäklarnytt eller efterfråga annan relevant information av oss godkänner du att vi hanterar dina personuppgifter i enlighet med ovan.

Just dina personuppgifter kommer vi inte att lämna ut till någon annan part och du kan själv välja när du vill avregistrera dig. Vår integritetspolicy ligger i linje med GDPR och innebär att du har följande lagstiftade rättigheter:

- 1) Du har rätt att, i enlighet med gällande dataskyddslagstiftning, när som helst begära tillgång till de personuppgifter som behandlas om dig. Du har också rätt att få felaktiga personuppgifter om dig rättade, att begära radering av dina personuppgifter, begränsning av vår behandling av dina personuppgifter, utöva din rätt till dataportabilitet och invända mot behandlingen av dina personuppgifter.
- 2) Om behandling baseras på samtycke har du rätt att när som helst dra tillbaka ditt samtycke till behandlingen.
- 3) Om du vill utöva någon av dina rättigheter, vänligen kontakta berit.blomqvist@swe-shipbroker.se eller ring 031 133494.
- 4) Du har även rätt att när som helst inge klagomål till tillämplig tillsynsmyndighet om du anser att dina personuppgifter behandlas i strid med tillämplig dataskyddslagstiftning.

Är du intresserad av att veta mer kan du läsa om [dataskyddsförordningen här](#)

<https://www.datainspektionen.se/Documents/enkel-kurs-dataskydd.pdf>

GDPR: FARTYGSAGENTER OCH RAPPORTERINGSKRAV

Från föreningens sida verkar frågorna kring GDPR mest kretsa kring rapporteringen av diverse uppgifter till Single Window.

Allt som rapporteras till Single Window rör dock myndighetskrav och är därför ingenting som kräver samtycke eller liknande. Det krävs heller inget särskilt avtal mellan t ex Sjöfartsverket och den enskilde. Däremot bör det finnas ett biträdesavtal mellan fartygsagenten och uppdragsgivaren, men det är uppdragsgivarens ansvar att ta fram ett sådant. Fartygsagenten hanterar bara uppgifterna på dennes uppdrag, det är uppdragsgivaren som är personuppgiftsansvarig.

Hur länge får man bevara personuppgifter?

Ett grundläggande krav i personuppgiftslagen är att personuppgifter inte ska bevaras under en längre tid än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet med behandlingen.

Denna bestämmelse hindrar dock inte att en myndighet arkiverar och bevarar allmänna handlingar eller att arkivmaterial tas om hand av en myndighet.

Om det finns andra bestämmelser om bevarande av personuppgifter i en annan lag eller förordning, till exempel i registerlagstiftning, är det de bestämmelserna som gäller. Sedan är det dessutom så att personuppgifter får bevaras för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål under längre tid än som anges ovan. Uppgifterna får dock inte bevaras längre än vad som behövs för dessa ändamål.

Hur vet man när man ska ta bort personuppgifter?

Kortfattat kan man säga att det är ändamålet, det vill säga anledningen till att personuppgifterna behandlas, som avgör hur länge uppgifterna får bevaras i identifierbart skick.

Men hur ska den personuppgiftsansvarige i praktiken veta när personuppgifter inte längre får bevaras?

Så fort man rapporterat in till systemet kan de raderas, om inte myndigheterna har lagt andra krav på personuppgiftsansvarige, eller i förlängningen fartygsagenten såsom dennes personuppgiftsbiträde. Vissa uppgifter måste enligt lag sparas i sju år och GDPR sätter inte de reglerna ur spel.

ALMEDALSPROGRAMMET TAR FORM

2 juli – 5 juli har sjöfarten som vanligt under Almedalsveckan gått samman och kommer att ordna 20-talet seminarier och mingel under det gemensamma namnet Maritim Mötesplats. Programmet börjar nu ta form och följande seminarier anordnas i Gotlandsbolagets trädgård, Hamngatan 1:

Måndag 2 juli – miljö och hållbarhet

Tid:	Arrangör:	Rubrik:
08.30	Maritima Mötesplatsen	Frukost
09.00	Svenskt Marintekniskt Forum	Ingenjörer, montörer och lite jävlar anamma? Hur ska den maritima industrin hitta rätt kompetens?
10.00	Transportföretagen	”Dumpuckon eller miljöhjältar?” om flyget
11.00	Sjöfartens branschorganisationer och hållbar sjöfart, från vilja till politisk verkstad	Valdebatt: Transportpolitiska mål
12.00	Maritima Mötesplatsen	Lunch
13.00	Energigas	Gasdrivna fartyg för en renare stadsluft
14.00	Sydsv Handelsk, Trelleborgs Hamn	Vattenutmaningen
15.00	Vänersamarbetet	Mer gods på vattenvägen – samspelar den nationella och regionala transportpolitiken?
17.00	Maritima Mötesplatsen	Maritimt mingel

Tisdag 3 juli – samhällsbyggnad och infrastruktur

08.30	Maritima Mötesplatsen	Frukost
09.00	Lighthouse	Å sen då? Sjöfartens nästa steg mot fossilfria bränslen
10.00	Svensk Sjöfart	Sjöfartens klimatavtal – Paris eller sirap?
11.00	Sjöfartens branschorganisationer	Hur förverkligas samhällets mål om transport, samhällsbyggnad och hållbarhet? – Rundabordssamtal med generaldirektörer
12.00	Maritima Mötesplatsen	Lunch
12.30	Maritimt Forum	Nästa generations isbrytare
13.00	Svensk Sjöfart	Kan fler flaggor hissas eller kommer Sverigeskeppet sjunka?
14.00	Sveriges Hamnar	Bortom hamnkonflikten – framtidens

hamnarbete

- 15.00 Stockholms Hamnar Tillväxt eller växtvärk? Om
Stockholms infrastrukturutmaning och sjöfartens potential
- 16.00 Transportföretagen Den urbana normen sliter isär Sverige –
stad/land-konflikten

Onsdag 4 juli – besöksnäring och turism

- 08.30 Maritima Mötesplatsen Frukost
- 09.00 Passagerarrederiernas förening Digitalisering färjar resandet
- 10.00 Svenska Taxiförbundet Privatbilismens era är förbi, är taxi
till folket lösningen – färdtjänst till alla?
- 11.00 Sjöfartens branschorganisationer Hur får vi längre säsong för
besöksnäringen?
- 12.00 Maritima Mötesplatsen Lunch
- 13.00 Riksföreningen Gästhamnar Sverige, Sweboat Upptäck båtlivet
politiker!
- 14.00 Göteborgs Hamn Vilka är trenderna inom det globala
transportsystemet - hur påverkas Sverige och Göteborgs Hamn?
- 15.00 Blå Tillväxt Staten och kapitalet – hur går det
för sjöfarten efter valet?
- 17.00 Transportföretagen Maritimt mingel

Torsdag 5 juli – framtid och rekrytering

- 08.30 Maritima Mötesplatsen Frukost
- 09.00 DNVGL Maritima transporter 2050: Hur ser
morgondagens fartyg ut? Och vad betyder det för branschen idag?
- 10.00 Transportföretagen Digitalisering av fordonsnäringen,
hur påverkas kompetensförsörjningen?
- 11.00 Sjöfartens branschorganisationer Klimat- o kompetensfrågor – vad vill
ungdomsförbunden?
- 12.00 Maritima Mötesplatsen Lunch med grill & DJ-musik

KALENDARIUM

Maj

14 – 24

16

Examen i ICS Tutorship

Konferens om IMO:s nya utsläppskrav, Göteborg. [Läs mer!](#)

24 – 25

Momskurs, Göteborg

Juli

2 – 5

3

Maritima mötesplatsen under Almedalsveckan

Styrelsemöte i Almedalen

November

8

Föreningens höstseminarium

3 maj 2019 firar vi vårt 100-årsjubileum i Stadshuset i Stockholm!