



# SKEPPSMÄKLARNYTT

Utlägg, kostnadskomponent och inköp, vet du skillnaden?

Programmet klart för höstmötet 8 nov

Sjöfartsverket och Chalmers simulatorcentrum för framtidens forskning och utbildning

Sjöfarten får en bit av regeringens pengapott

Nordiskt Skeppsmäklarmöte i Göteborg

Sjöfarten fortsätter finnas med på rekryteringsmässor

Nytt från EU, Regering, Riksdag och Departement

WISTA Swedens Kompassros till Karolina Boholm

Nya medlemmar

Kalendarium

## UTLÄGG, KOSTNADSKOMPONENT OCH INKÖP, VET DU SKILLNADEN?

Som vi berättat tidigare var det fullsatt när föreningen arrangerade en momskurs i slutet av september. Bland de 56 deltagarna fanns ekonomichefer, redovisningschefer, verkställande direktörer och alldeles vanliga fartygsagenter och köp- och försäljningsmäklare, och de representerade både medlemsföretag, varv, rederier och hamnar.

Därmed blev det även en mötesplats, för nätverksbyggande och erfarenhetsutbyte.

Det var som ekonomidirektören Kristin Créton på Erik Thun sa under lunchen:

– Det här är ju jättebra! Där sitter min redovisningschef med redovisningschefen på Furetank och jag är ganska säker på att de träffas för första gången och att de diskuterar redovisningsproblem som dykt upp i samband med utflaggingen till Färöarna.

Nu var dock nätverkandet bara en nyttig och rolig bieffekt. Det hårda budskapet från kursledaren Monika Edvall på Ernst & Young som höll i kursen var att det nog är många i shippingbranschen som behöver se över sina moms- och redovisningsrutiner.

Att det mesta som hänger samman med ett fartyg i utrikestrafik är momsfrött känner naturligtvis de flesta till, men varför är det så egentligen?

Momslagen är ju ingenting de flesta av oss har på skrivbordet direkt, men om man läser den och då särskilt 3:e kapitlet, § 21 står det klart och tydligt att följande är undantaget från moms:

- \* Försäljning av skepp för yrkesmässig sjöfart
- \* Försäljning av skepp för yrkesmässigt fiske
- \* Försäljning av fartyg för bogsering eller bärgning
- \* Tjänster, inkl uthyrning, som avser sådana fartyg
- \* Försäljning av delar, tillbehör och utrustning till sådana fartyg när de säljs till den som äger eller varaktigt nyttjar fartyget.

Momsundantaget i detta kapitel gäller alltså bara det som har med fartyget och dess framdrift att göra, inte det som har med besättningen eller lasten att göra.

Nu kan dock ändå även detta vara undantaget från moms i de flesta fall, men det kan då vara bra att veta att det hänger samman med andra paragrafer i momslagen, exempelvis fastslås i 5:e kapitlet, § 3a att varor som säljs till fartyg i utrikes trafik och som ska förbrukas ombord är omsatta utomlands och därmed inte ska beläggas med moms.

Utöver detta kan även bland annat tjänster som avser lasten vara omsatta utomlands enligt 5:e kapitlet, § 19, under förutsättning att det är fråga om ett fartyg i utrikes trafik. Även andra tjänster kan eventuellt säljas utan debitering av moms förutsatt att köparen är utländsk.

Och beroende på vilken regel i momslagen som gäller ska redovisningen göras på olika sätt i momsdeklarationen och om de ska redovisas i periodisk sammanställning eller inte.



**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

**Nr 9 2012 – sidan 2**  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

En komplikation är dock att vissa av reglerna ovan bara gäller i ett led och det är här distinktionen mellan utlägg och inköp blir så viktig.

Ett äkta civilrättsligt utlägg definieras som "en utgift, utan påslag, som en säljare har för en köparens räkning och som ligger utanför säljarens egna kostnadskomponenter". Detta förutsätter att inköpet är gjort för någon annans räkning och i någon annans namn. Ett utlägg avser alltså i praktiken endast en betalning av en skuld som den egentliga köparen har gentemot en tredje part.

Kostnadskomponenter är däremot inget utlägg som gjorts för kunds räkning, utan ska ses som ett inköp som gjorts för att man ska kunna fullfölja sitt uppdrag. Om en mäklare behöver ta tåg till Stockholm för att företräda en kund vid ett viktigt möte så är den tågresan en kostnadskomponent i mäklarens verksamhet, inget utlägg. Den inrikes resan ska då momsmässigt behandlas på samma sätt som den tjänst som mäklaren utför för kundens räkning. Mäklaren har avdragsrätt för den ingående momsen som han betalt för tågresan eftersom han har förbrukat tågresan i sin momspliktiga verksamhet.

Om tågresan görs av en sjöman som ska mönstra på uppdragsgivarens fartyg så kan fartygsagenten i vissa fall välja om resan ska vara ett utlägg eller ett inköp och vidareförsäljning. Till skillnad från utläggen kan ett inköp säljas vidare med påslag. Med ett inköp och vidareförsäljning menas att fartygsagenten har köpt in tjänsten, och haft betalningsansvaret mot till exempel SJ, och därmed kan sälja den vidare till uppdragsgivaren.

Eftersom en svensk tågresa alltid blir momspliktig, då det inte finns något undantag i momslagen, måste fartygsagenten ta ut svensk moms när den säljs vidare, oavsett vem som är uppdragsgivare. Eftersom persontransporter är momspliktiga med 6 % ska fartygsagenten fakturera 6 % moms. På samma sätt som med exemplet ovan har fartygsagenten avdragsrätt eftersom han säljer tjänsten vidare.

Effekten för en icke svensk uppdragsgivare blir i de här fallen densamma. Momsen som ska debiteras blir bara 6 procent oavsett om tågresan ses som ett utlägg eller ett inköp. Vid utlägg inkluderas momsen i beloppet som skickats vidare till uppdragsgivaren och mäklaren har i det fallet INTE dragit av momsen i sin egen bokföring, utan bara bokfört hela utlägget som en balanspost i balansräkningen.

Anledningen till att moms måste utgå är att tågresan de facto är förbrukad i Sverige, det samma gäller för exempelvis hotell.

Uppdragsgivaren blir alltså debiterad den svenska momsen och den utländska köparen måste i det här fallet betala momsen och sedan återkräva den. Det sker numera via en förenklad länk på respektive EU-lands skatteverks hemsida. Om uppdragsgivaren finns utanför EU måste han skicka in en ansökan pappersledes. Detta gäller alltså oavsett om det

finns VAT-nummer eller ej, vilket beror på att tjänsten, resan, är förbrukad i Sverige och alla sådana varor och tjänster betingar moms.

Hur vet man då om man ska se på något som ett utlägg eller en kostnad? Kan man alltid välja, såsom i fallet med tågresan? Ja, man kan välja, men man måste veta vad man gör.

Ett utlägg är en kostnad som man inte själv har betalningsansvaret för, till skillnad från ett inköp som man själv alltid har betalningsansvaret för. Det är alltså viktigt redan när beställningen görs hos leverantören att man är på det klara med om det är ett utlägg eller inte. Vid ett utlägg görs beställningen i kundens namn och det är kunden som har betalningsansvaret mot leverantören. Och detta syns oftast tydligast på fakturan. Är den utställd på det egna företaget? Då är det ett inköp. Om det egentligen är fråga om ett utlägg ska du alltså skicka tillbaka fakturan med kravet att det ska stå fartygets eller rederiets namn c/o det egna företaget.

Detta vet vi alla är snudd på omöjligt i många hamnar och när det gäller Sjöfartsverket en reell omöjlighet. Där har vi ju också accepterat betalningsansvaret. Enligt det här synsättet skulle alltså farledsavgifterna aldrig kunna vara ett utlägg, egentligen.

Nu vill inte kansliet att alla genast ska riva upp gamla rutiner som hittills fungerat. Men man kanske ska se över dem. Är bokföringen och momshanteringen konsekvent vad gäller utlägg, kostnadskomponenter och inköp?

Ovanstående är dessutom bara en snabb resumé över momskursen som spände över åtta timmar. Kansliet kommer att arbeta vidare med riktlinjer och lathund i momsfrågorna och vi kommer även att arrangera en uppföljare nästa år och då tänker vi bjuda in hamnarna i större utsträckning så att vi får en samsyn i de här frågorna och eventuellt även inleda överläggningar med Skatteverket för att få fram prejudicerande vägledning.

Är det till exempel vettigt att momsen vid resor måste föras vidare till ett företag utanför landet, när den enda effekten blir en massa administrativt krångel innan de ändå får tillbaka momsen? Och distinktionen mellan fartyg och besättning, är den verkligen rimlig?

Men till dess kan ju varje enskilt företag fundera på följande: ska företaget lägga krut på att bli av med betalningsansvaret, eller ska man acceptera det och inse att det hela handlar om inköp och vidareförsäljning? Och hur stort ska då påslaget vara?

Här kommer föreningen aldrig att ge några rekommendationer, det får vi helt enkelt inte. Men vi kan sätta oss in i frågorna ordentligt och vidga begreppen lite. Ska vi fortsätta vara "As agent only" eller istället vara den part i Sverige som köper in tillträdesrätten till svenska farleder (det vill säga betalar farledsavgiften), samt hamn- och lotstjänster och allt annat som behövs under ett hamnbesök – och sedan fakturerar uppdragsgivaren ett pris för allt detta?

# PROGRAMMET KLART FÖR HÖSTMÖTET 8 NOV

Detaljprogram 8 november i Göteborg  
Stadsmuseet, Norra Hamngatan 12

- 11 45      **Lunch i Bekzenska Valvet**
- 13 00      **Inledning och kort introduktion**  
Berit Blomqvist, VD Sveriges Skeppsmäklareförening
- 13 10      **Clean Shipping Index – en internationell förebild eller bara  
ännu en onödig papperstiger?**  
Sara Sköld, vd på Clean Shipping Index förklarar bakgrunden till  
indexet och ger oss en inblick i arbetet kring att utveckla  
miljökriterier för sjöfarten. Ev deltar även en lastägare och  
förklarar sitt engagemang. Frågor och diskussion efteråt.
- 14 00      **Insurances – your best friend when you are human**  
Robert Hodge, the underwriter at ITIC for Scandanavia,  
discusses the common mistakes of the unwary shipbroker
- 14 30      **Kaffe och mingel**
- 15 00      **Shipbrokers going green**  
Tonny D Paulsen, fd president i FONASBA, ger en överblick över  
nya affärsmöjligheter för agenter o mäklare i en tid som ställer  
nya krav.
- 15 20      **Det nya svaveldirektivet – därför måste det ändå genomföras**  
Monika Przedpelska Öström, ansvarig handläggare på  
Näringsdepartementet för sjöfartens miljöfrågor.
- 15 40      **Vad händer 2015 när det nya svaveldirektivet träder i kraft?**  
Lars Rexus, UniFeeder; Michael Kjellberg/Ragnar Johansson,  
SOL; Jan Fjellman, Transatlantic; samt Christer Schoug, vd  
Sveriges Redareförening.
- 16 30      **Öppet hus/after work**  
Hos Skeppsmäklareföreningen, Postgatan 4. Alla är välkomna!  
Eller incheckning på hotellet och tid för egna möten...
- 18 00      **Middag i Gyllene Salen, Restaurang ETT**

Nytt för i år är att alla medlemsföretag är välkomna att bjuda med kunder och andra intressenter till årets höstmöte. Anmäl då alla på en och samma talong. Inbjudan finns på hemsidan.

# SJÖFARTSVERKET OCH CHALMERS SIMULATORCENTRUM FÖR FRAMTIDENS FORSKNING OCH UTBILDNING

Intresset var stort när Sjöfartsverket och Chalmers bjöd in till invigning på Chalmers Lindholmen i Göteborg. Journalister, forskare, politiker och representanter från sjöfartsnäringen fanns på plats för att ta en titt på den nya anläggningen.

- Sjöfartsverket arbetar för sjöfartens framtid och det här är framtiden, sa Mats Uhrfelt från Sjöfartsverket som var en av invigningstalarna.



Bildtext: Olle Olsson från bunkerfirman Topoil testade att manövrera fartyg på land.

Sjöfartsverkets simulatoranläggning som tidigare var lokaliserad på Arkö utanför Norrköping har samlokaliserats med motsvarande anläggning vid Chalmers tekniska högskola. I och med samlokaliseringen etableras en unik forskningsanläggning i den redan befintliga forskningsmiljön på Institutionen för sjöfart och marin teknik.

– Här kommer vi kunna testa nya idéer, koncept och e-navigationstjänster. Anläggningen ger oss en större möjlighet att kunna anpassa systemen efter användaren, säger Mikael Hägg, avdelningschef för Maritime Operations på Institutionen för sjöfart och marin teknik.

Centret består av tio simulatorer där lotsar, båtmän, sjöräddningspersonal, forskare och studenter ska samsas. I den nya anläggningen kan fartygsbryggorna användas var för sig eller i samspel med varandra för att t.ex. studera interaktion mellan människa-maskin, kommunikation, avancerad manövrering och navigering.

– Det känns verkligen som att man är till sjöss och det är suveränt att kunna träna i en så verklig miljö, säger Olle Olsson från vårt medlemsföretag Topoil.

Olle Olsson och kollegan Carl-Johan von Sydow från bunkerfirman Topoil var några av de som testade att manövrera ett fartyg på land. Topoil som i vanliga fall ägnar sig åt att förse andra fartyg med olja såg genast fördelar med Sjöfartsverkets och Chalmers nya anläggning.

– Det här är riktigt häftigt och vi skulle kunna använda för att träna att köra bunkerbåt, säger Carl-Johan von Sydow.

## SJÖFARTEN FÅR EN BIT AV REGERINGENS PENGAPOTT

I finansminister Anders Borgs budget som presenterades i september har sjöfartsstödet räknats upp från prognostiserade 1.300 miljoner i år till 1.340 miljoner nästa år, trots utflaggningen. Stödet ses som en kreditering och bokförs som en skatteutgift.

Av de 217 miljarder som infrastruktursatsningarna fram till 2021 beräknas kosta är 1,25 miljarder avsedda för sjöfarten. Alltså 0,58 procent, enligt Sjöfartstidningens uträkning.

Sjöfartsverket får ett oförändrat anslag för fritidsbåtsändamål på 143,8 miljoner och 62,3 miljoner till viss kanaltrafik samt en höjd låneram för att kunna köpa nya helikoptrar. Det svenska bidraget till World Maritime University i Malmö blir oförändrat cirka 25 miljoner kronor.

Regeringen har också avsatt en ram på 7,5 miljarder kronor för den nya upphandlingen av Gotlandstrafiken mellan 2014 och 2027. Dessutom blev det 2,25 miljoner till sjöbefälsstudenternas mönstringsresor till praktikplatser på utlandsflaggade fartyg.

I budgetpropositionen fanns dock ett mycket efterlängtat besked, nämligen att Hamnbanan till Göteborgs Hamn kan byggas ut till dubbelspår 2014 eller 2015 – fyra år tidigare än i den ursprungliga planen.

– Ett mycket efterlängtat och positivt besked för industrin i hela Sverige. Hamnbanan är Sveriges pulsåder – ett stopp på den får stora konsekvenser för import- och exportföretag i hela landet, säger Magnus Kårestedt, vd på Göteborgs Hamn AB.

Den 10 km långa hamnbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägslänkar. Den förbinder näringslivet i hela landet med Göteborgs Hamn och det världsomspännande utbud av fartygslinjer som tar vid där.

Utbyggnaden omfattar dubbelspår på större delen av hamnbanan och en ny järnvägsbro över Göta älv. Därmed kan fler tåg trafikera sträckan på ett effektivt och miljövänligt sätt med större punktlighet.

Näringslivet och Göteborgsregionen har tryckt på för att tidigarelägga upprustningen av hamnbanan. Av de två miljarder i budgeten som går till utbyggnaden har Göteborgs Hamn, AB Volvo, Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad och EU gått in med sammanlagt 365 miljoner kronor.

## NORDISKT SKEPPSMÄKLARMÖTE I GÖTEBORG



Vid middagen, kvällen före det Nordiska Skeppsmäklarmötet: Frode Eriksen, vd i Norge; Berit Blomqvist, Jan Wikström, ordförande i Finland; Stefan Lomberg, vd i Finland; Thomas M Lund, ordförande i Norge; Carl-Johan Leijonhielm och Allan Houtved, vd i Danmark.

Varje år i september träffas de nordiska ländernas verkställande direktörer och ordförander för gemensamma överläggningar och erfarenhetsutbyten. I år var det Göteborgs tur och mötet hölls på kansliet.

## SJÖFARTEN FORTSÄTTER FINNAS MED PÅ REKRYTERINGSMÄSSOR

Samtidigt som vi har höstmöte drar årets första rekryteringsmessa igång ute på Svenska Mässan i Göteborg. Det är Sveriges Redareförening, Sjöfartsverket och Sveriges Skeppsmäklareförening som står bakom satsningen, som syftar till att visa våra ungdomar att sjöfarten fortfarande finns som ett alternativ till framtida yrkesval.

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

**Nr 9 2012 – sidan 8**  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)



Besökarna är främst gymnasieungdomar som ska välja universitet och högskolor till nästa höst. Vår monter brukar vara bemannad av både personalchefer, ombordanställda och studenter från Chalmers och Linnéuniversitetet.

VI BEHÖVER EN REPRESENTANT FRÅN VÅR SKEPPSMÄKLARKÅR! Eller rättare sagt, sex personer, som kan stå en halvdag var under torsdagen, fredagen och lördagen, det vill säga 8, 9 eller 10 november. Maila [berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se) för mer information.

## NYTT FRÅN EU, REGERING, RIKSDAG OCH DEPARTEMENT

### Strängare svavelkrav på sjöfarten står fast

Gränserna för svavelhalten för sjöfarten på Östersjön ska ner, trots Sveriges invändningar. Det klubbade Europaparlamentet igenom i september och därmed lär det vara slutgiltigt bestämt att svavelgränsen från och med 2015 sänks från dagens 1,0 viktprocent till 0,1.

Sverige har opponerat sig mot lagförslaget eftersom man anser att det missgynnar den svenska basindustrin och sjöfarten och skapar en snedvriden konkurrens.

Europaparlamentet röstade dock med en överväldigande majoritet, 606 ja mot 55 nej och 13 nedlagda röster, igenom lagförslaget. Därmed sänks gränsen för högsta tillåtna svavelhalt i fartygsbunkers i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen till 0,1 viktprocent till år 2015.

Utanför dessa områden sänks gränsvärdet först 2020 och då från dagens 3,5 procent till bara 0,5 procent, något som retar framförallt Sverige och Finland.

Oron är bland annat att exportindustrin kan komma att drabbas hårt av hårdare krav och ökade bränslekostnader.

### Sjöfartsverket utreder Sveriges behov av forskningsfartyg

Sverige har varit utan oceangående forskningsfartyg sedan U/F Argos togs ur bruk 2011. Nu har Sjöfartsverket fått i uppdrag att undersöka om behovet av fartygskapacitet för forskning och undersökning kan lösas genom att till exempel använda Trafikverkets, Kustbevakningens, Försvarmaktens och Sveriges geologiska undersökningsfartyg, eller genom att hyra in fartygskapacitet.

– Nu tar vi ett samlat grepp om statens alla maritima resurser för att hitta en optimal lösning för svensk maritim forskning, säger Peter Fyrby, direktör för Sjöfartsverkets rederi.

Andra frågor som ska besvaras i utredningen är hur det kommande behovet av maritim undersökningsverksamhet förväntas se ut och vad som styr det, och om hur kostnaderna för forsknings- och undersökningskapaciteten ska finansieras.

Utredningen kommer att ske i samråd med Havs- och vattenmyndigheten, SMHI, Sveriges lantbruksuniversitet, Sveriges geologiska undersökning, Stockholms universitet, Göteborgs universitet och Umeå universitet. Utredningen ska redovisas till regeringskansliet senast den 15 december 2012.

### **Skrotade fartyg ska återvinnas**

Transportstyrelsen föreslås få ansvar för att utfärda certifikat om Hongkongkonventionen om en säker och miljöriktig återvinning av fartyg. En utredning föreslår även att flera lagar kompletteras för att uppfylla kraven när konventionen ratificeras i svensk lag. Naturvårdsverket föreslås bli ansvarig myndighet för auktorisering av fartygsskrotare, trots att det inte finns någon återvinningsanläggning för fartyg i Sverige, och att det inte inom överskådlig framtid kommer att byggas någon sådan.

EU-kommissionen försökte i ett förslag till förordning i mars i år snabba på införandet av konventionen som inte antas träda i kraft före år 2020. SOU 2012:54

### **Tonnageskatt ska utredas**

Trots bred enighet i riksdagen går det trögt att införa tonnageskatt för den svenska sjöfartsnäringen. Sex år efter att en utredning föreslog tonnageskatt arbetar regeringen med direktiv till en ny utredning. Direktiven ska vara klara före årsskiftet.

- Frågan om tonnageskatt måste analyseras i ett bredare perspektiv, sa finansminister Anders Borg i en interpellationsdebatt i september.

- Sverige har omfattande skattelättnader för sjöfarten. Det är en bransch som omsätter 35 miljarder, där bolagsskatten uppgår till 100 miljoner, påpekade han.

Tonnageskatt innebär att rederierna betalar skatt utifrån fartygens lastförmåga i stället för att vinsten beskattas. Interpellation 2011/12:434 och 445

### **Gemensamt bolag för Hallands hamnar**

Hamnarna i Halmstad och Varberg ska slås ihop. Ett gemensamt driftsbolag med namnet Hallands hamnar ska bildas och ta över personalen från de båda hamnarna, medan övriga tillgångar finns kvar i respektive hamnbolag. Bolaget föreslås få sitt säte i Halmstad och skulle volymmässigt bli bland Sveriges tio största hamnar.

Ett formellt politiskt beslut om bolagsbildandet tas av respektive kommunfullmäktige under oktober. Bolaget beräknas vara igång 1 januari 2013.

## **WISTA SWEDENS KOMPASSROS TILL KAROLINA BOHOLM**

Karolina Boholm, som är transportdirektör på Skogsindustrierna får WISTAs ledarskapspris Årets Kompassros "för att hon är en förebild för många. Hon är en inspiratör både i sitt ledarskap, sitt sätt att driva transportfrågorna och i sitt tilltal – hur hon möter viktiga beslutsfattare. Karolina är en lyhörd person, en engagerad ledare med långsiktiga värden, mål och visioner".

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

Karolina Boholm är chef för transportpolitik på Skogsindustrierna med ansvar för frågor som transporter, infrastruktur, drivmedelsskatter och biodrivmedel. Skogsindustrin är Sveriges största transportköpare och köper årligen transporttjänster för cirka 25 miljarder kronor.

## NYA MEDLEMMAR

Varmt välkommen till Sveriges Skeppsmäklareförening säger vi till inte mindre än **tre nya medlemmar!**

### **AMPM Yacht Management AB**

Bilgatan 3 B  
442 40 Kungälv

AMPM Yacht Management AB är ett shipmanagementbolag som delvis är nischat mot större privata megayachts, skepp som de även är fartygsagenter för.

Kontaktperson: **Peter Alexandersson**

Telefon: 0303 230 700

[info@ampm.se](mailto:info@ampm.se)

### **Gothenburg Shipagency**

Smörjoljevägen 30  
418 34 Göteborg

Gothenburg Shipagency är ett helt nystartat företag som helt fokuserar på fartygsagentverksamhet i Göteborg.

Kontaktperson: **Kjell Lorentzon**

Telefon: 031 23 14 90

[kiell.lorentzon@shipagency.se](mailto:kiell.lorentzon@shipagency.se)

### **North Sea Roro AB**

Box 8910  
402 73 Göteborg

North Sea Roro AB bedriver rorotrafik mellan Sverige och England.

Kontaktperson: **Dan Ericsson**

Telefon: 031 757 00 40

[dan.ericsson@northsearoro.se](mailto:dan.ericsson@northsearoro.se)

## KALENDARIVM

8 – 12 oktober FONASBA-möte, Venedig. Berit Blomqvist deltar.  
17 oktober Hearing i Trafikutskottet om sjöfarten. Berit Blomqvist deltar.

8 november Höstmöte, Göteborg  
9 november Styrelsemöte, Göteborg

### 2013

14 februari Styrelsemöte, Stockholm

23 maj Styrelsemöte, Åhus  
24 maj Årsmöte i Åhus