

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

birgitta.fors.almassidou@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: Fi2023/00559 och Fi2023/01114

Stockholm 2023-05-15

Remissvar Svensk Sjöfart – SOU 2023:6 En lag om tilläggsskatt för företag i stora koncerner och Kompletteringar till delbetänkandet En lag om tilläggsskatt för företag i stora koncerner (SOU 2023:6)

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart välkomnar inledningsvis en så likartad implementering som möjligt av skatteregler inom EU och är därför i grunden positiva till en ökad harmonisering mellan länderna. Det svenska lagförslaget som följer av EU-direktivet *om säkerställande av en global minimiskattenivå för multinationella koncerner och storskaliga nationella koncerner i unionen* kan på sikt bidra till att minska de faktiska skillnaderna mellan olika nationella skattesystem och därmed till att skapa mer likartade förutsättningar att bedriva verksamhet i olika länder inom EU. Harmonisering underlättar för företagandet och Svensk Sjöfart vill understryka vikten av att långsiktigt få till stånd mer likartade tolkningar och tillämpningar av redan befintliga regler inom unionen. Ett sådant arbete bidrar både till att förenkla för företagen och till att minska de faktiska skillnaderna som föreligger mellan olika länder inom unionen. Gemensamma regler inom skatteområdet är i detta sammanhang en viktig del.

Den form som de nu föreslagna minimiskattereglerna bygger på för att åstadkomma en sådan harmonisering lämnar dock mycket att önska. Det senare inte minst eftersom det nuvarande förslaget dels leder till en omfattande administrativ börda och osäkerhet för företagen, dels gör att de faktiska skillnaderna i de nationella systemen kvarstår. I lagförslaget saknas för närvarande förslag om de

permanent undantagsregler, safe harbours som är tilltänkta att gälla efter övergångsperioden. Införandet av sådana regler skulle kunna innebära stora lättnader för företag som verkar i flera länder som redan i dag har skattenivåer som är i linje med det som OECD- staterna gemensamt beslutat om.

Att de slutliga safe harbour reglerna blir enkla är av mycket stor vikt för företagen och förhoppningsvis innebär det att länder som inte ligger i linje med överenskomna nivåer selekteras ut. Införande av någon form av "vit lista" skulle minska det annars omfattande administrativa arbetet för företagen. Detta då företagen annars varje år kommer att behöva gå igenom varje land, alla bolag och driftställen innan man kan konkludera att: "nej vi omfattades inte." Denna mycket omfattande administrativa börda är något som särskilt oroar Svensk Sjöfarts medlemmar.

Ett införande av tillfälliga safe harbour regler som presenteras i PM:et Kompletteringar till delbetänkandet En lag om tilläggsskatt för företag i stora koncerner vad gäller multinationella koncerner är inte den önskvärda lösningen, utan ännu bättre vore det med en vit lista som nämns ovan som varken kräver några beräkningar eller tolkningar över huvud taget.

Detta skulle minska den administrativa bördan för företagen och skulle främja företagets konkurrenskraft i Europa. Det är vår förhoppning att den svenska regeringen aktivt driver på inom EU för att regelbördan inte blir för tung.

Rederiverksamhet med intäkter från internationell sjöfart

Sjöfart bedrivs på en internationell öppen marknad med betydande konkurrens. Verksamheten bedrivs dessutom i huvudsak utanför staternas territorium, dvs. på internationellt vatten. Sjöfarten går därmed inte direkt att likställa med annan industri som bedrivs inom ett lands territorium, med eller utan import och export av insatsvaror eller slutprodukter. Detta på samma gång som rederierna ofta angör eller har kontor i flera länder för att kunna fullgöra så väl en effektiv lasthantering och logistik såväl som för att fullgöra olika typer av myndighetskrav så som ex. tull eller andra rapporteringsformaliteter. Verksamheten för ett rederi blir därmed även om det är ett relativt litet rederi med transporter mellan ett fåtal länder på uppdrag av en enstaka lastägare fort väldigt komplex. OECD har mot denna bakgrund, sedan länge haft etablerade principer för hur intäkterna från internationell sjöfart ska beskattas. Enligt dessa principer är huvudregeln att det är i den stat där fartyget är registrerat och i den stat där den tonnagebeskattade verksamheten har sin hemvist som beskattning sker.

Beroende på vilken typ av sjöfart som bedrivs, så kan ett rederi i den fartygsrelaterade verksamheten omfattas av ex. tonnageskatt eller av traditionell beskattning. Det är heller inte ovanligt att rederier bedriver viss verksamhet i anslutning till rederiverksamheten, det kan handla om sådant som utgör en del av transportverksamheten som ex. viss lastning eller biljettförsäljning. I likhet med andra företag kan rederier naturligtvis även bedriva annan verksamhet som då naturligtvis omfattas av traditionell beskattning.

I det aktuella direktivet föreslås bl.a. mot denna bakgrund ett särskilt undantag. I de inledande skälen till direktivet understryker lagstiftarna motiven till detta, bl.a. att "...På grund av sjöfartssektorns mycket volatila karaktär och dess långa ekonomiska cykel är den traditionellt föremål för alternativa eller kompletterande beskattningssystem i medlemsstaterna. För att undvika att undergräva denna logik och för att tillåta medlemsstaterna att fortsätta att tillämpa en särskild skattebehandling av

sjöfartssektorn i linje med internationell praxis och regler om statligt stöd, bör intäkter från sjöfarten undantas från systemet”¹

För intäkter från internationell sjöfart föreslås därför ett undantag från de nu aktuella reglerna vilket vi välkomnar. Det finns dock delar där undantaget inte till fullo harmonierar med de gängse regler för tonnagesystem² som finns i Europa, vilket är olyckligt och komplicerar tillämpningen både för rederier och för de nationella skattemyndigheterna.

Svensk Sjöfart önskar i sammanhanget dessutom uppmärksamma Finansdepartementet på att utformningen av undantaget för internationell sjöfart i det svenska lagförslaget inte överensstämmer till fullo avseende begrepp och betydelser med den engelska direktivtexten, se vidare nedan.

Detaljerade synpunkter

Övergripande

Inledningsvis kan det övervägas om den föreslagna ordningen i kapitlet är mest lämplig, exempelvis skulle det kunna övervägas att inleda med en något modifierad version av §18 i syfte att inledningsvis tydliggöra vad som inkluderas i begreppet internationell sjöfart eller handelssjöfart som det benämns på flera ställen i svensk lagstiftning.

En annan möjlighet vore i att definiera *Internationell sjöfart* som refererar till transport av gods och passagerare över hav eller andra vattendrag mellan olika länder. Begreppet internationell sjöfart, är i grunden en direktöversättning från engelskan, på svenska används därför också begreppet handelssjöfart. De två synonyma begreppen tar dock sikte på de aktiviteter som bedrivs, vilket utöver den direkta framföringen av fartyget, även innefattar aktiviteter som är relaterade till sjötransport, inklusive lastning och lossning av varor, hantering av hamnar, etc. På motsvarande sätt anses viss annan verksamhet inkluderas, bl.a. konkluderar Högsta domstolen 2021 (HFD 2021 ref 38) att handelsfartygs verksamhet också kan anses inkludera även viss annan verksamhet utöver traditionell transport av gods eller passagerare.

Kommentarer på specifika paragrafer i 5 kap 15–19 §

¹ Jmf rec. 17 i direktivet.

² Inom EU finns gemensamma riktlinjer för hur tonnageskattesystemen får utformas i enlighet med statsstödsreglerna. Idag väljer många svenska rederier att istället ingå i andras länders tonnagesystem, grannländer inom EU EES eller tredjeland, vilket innebär ett skattebortfall för svenska statens del, och ett kompetenstapp för samhället. Genom att agera i denna fråga skulle Sverige kunna stärka förutsättningarna för svenska rederier, värna sjöfartskompetensen i Sverige samtidigt som det kan bidra till att öka intäkterna till svenska staten.

Beskattning ska i stället ske i enlighet med de principer som finns i flertalet nationella skattesystem, vanligen genom så kallade tonnageskattesystem. Intäkterna från internationell sjöfart beskattas i dessa fall inte på faktiskt resultat ett enskilt år utan den beskattningsbara inkomsten beräknas på intjäningsförmåga (baserat på fartygets storlek). Metoden innebär ingen möjlighet till periodiseringar, avsättningar eller för den delen avdrag. Skatt utgår dessutom oavsett om företaget gör vinst eller inte. För rederierna skapas å andra sidan förutsägbarhet, enkel hantering och dessutom flexibilitet att köpa och sälja fartyg vid rätt tidpunkter i förhållande till efterfrågan på marknaden.

Kommentar Svensk Sjöfart - 15§

I det svenska författningsförslaget anges följande i kapitel 5:

"15 § Vid beräkning av det justerade resultatet ska resultat från internationell sjöfart och verksamhet som kompletterar sådan verksamhet inte tas med om koncernenheten kan visa att den strategiska eller kommersiella förvaltningen av alla berörda fartyg faktiskt bedrivs inom den stat där enheten hör hemma.

Resultatet från sådan kompletterande verksamhet hos samtliga koncernenheter i staten får inte överstiga hälften av dessa koncernenheters resultat från internationell sjöfart."

I den engelska versionen av direktivet artikel 17.2 anges följande:

The international shipping income and the qualified ancillary international shipping income of a constituent entity shall be excluded from the computation of its qualifying income or loss, provided that the constituent entity demonstrates that the strategic or commercial management of all ships concerned is effectively carried on from within the jurisdiction where the constituent entity is located.

I det svenska förslaget har ett andra stycke lagts till som kan hänföras till direktivets artikel 17.4. avseende en begränsning av hur stor kompletterande verksamhet som ingår i undantaget. Med hänsyn till att man i direktivet inleder med att definiera vad som utgör sådan verksamhet och detta i den svenska lagen definieras i §19 förordas att man i den svenska lagen inkluderar en referens till §19, på motsvarande sätt som görs i ex. §16 eller §17 (då till §15). Detta i syfte att öka läsbarheten och förståelsen.

"15 § Vid beräkning av det justerade resultatet ska resultat från internationell sjöfart och verksamhet som kompletterar sådan verksamhet inte tas med om koncernenheten kan visa att den strategiska eller kommersiella förvaltningen av alla berörda fartyg faktiskt bedrivs inom den stat där enheten hör hemma.

Resultatet från sådan kompletterande verksamhet, enligt §19, hos samtliga koncernenheter i staten får inte överstiga hälften av dessa koncernenheters resultat från internationell sjöfart."

Ett alternativ till ovan kan vara att införa det andra stycket i 15§ som ett sista stycke i §19.

Kommentar Svensk Sjöfart -18§

"Vad är resultat från internationell sjöfart?

"18 § Om de inte avser transporter via inre vattenvägar inom den stat där koncernenheten hör hemma är resultatet från internationell sjöfart koncernenhetens nettoresultat från följande verksamheter:

- 1. Transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik oavsett om fartygen ägs, leasas eller på annat sätt står till enhetens förfogande.*
- 2. Transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik inom ramen för arrangemang för charter med ankomst- och avgångstider.*
- 3. Leasing av fartyg som ska användas för transport av passagerare eller gods i internationell trafik med charter, fullt utrustat, bemannat och försett med förnödenheter.*

4. *Leasing av fartyg som används för transport av passagerare eller gods i internationell trafik med charter av ett fartyg utan besättning eller kapten, till en annan koncernenhet.*
5. *Deltagande i en pool, ett gemensamt företag eller en internationell operativ byrå för transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik.*
6. *Försäljning av fartyg som används för transport av passagerare eller gods i internationell trafik under förutsättning att fartygen hållits av enheten för användning under minst ett år.”*

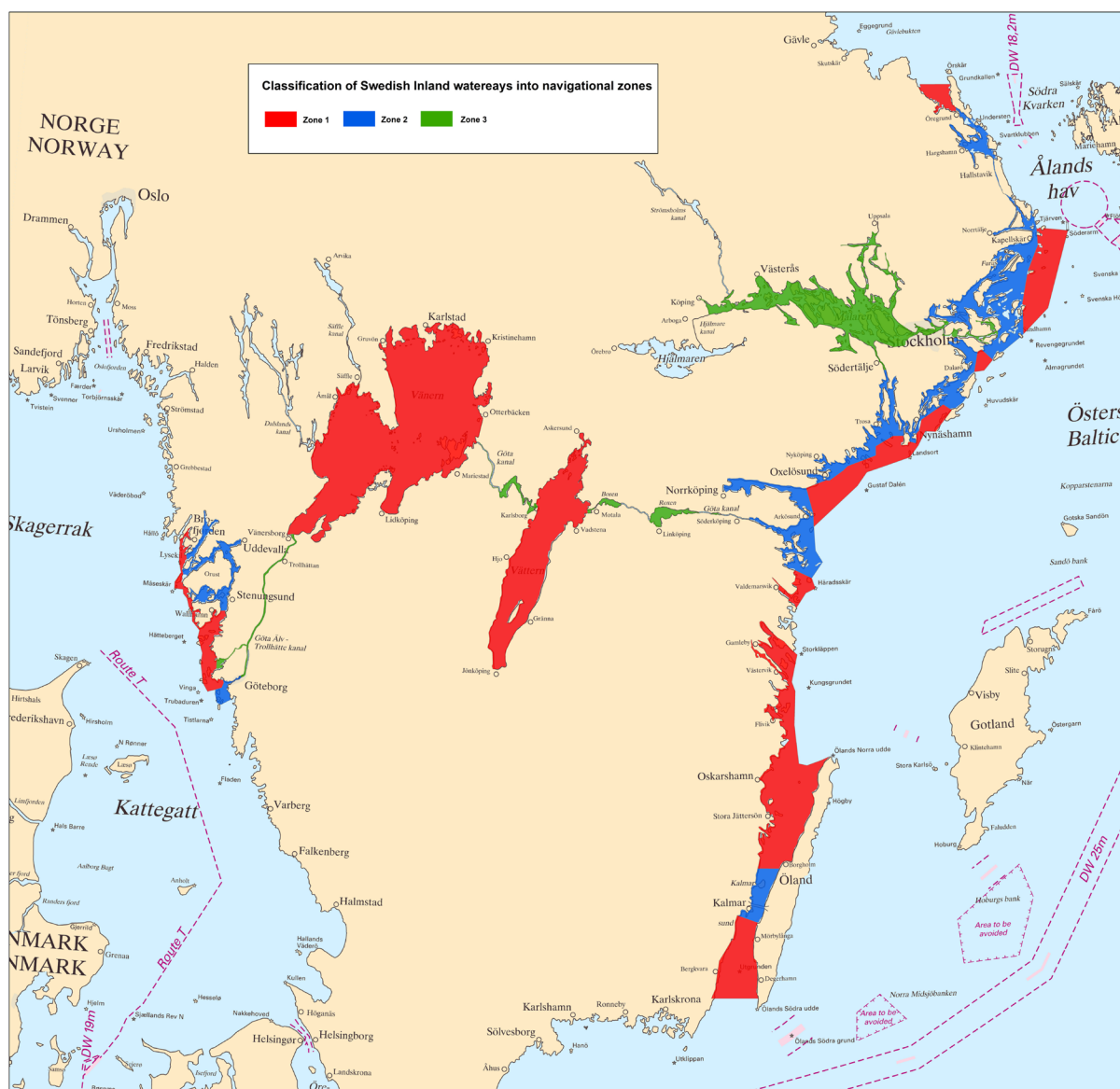
Övergripande avseende §18

I paragrafen återfinns två centrala begrepp dels *internationell sjöfart* (se kommentar inledningsvis), dels *inre vattenvägar*. Såväl i direktivet som i det svenska lagförslaget undantas pråmtrafiken i Europa- så kallad trafik på inre vattenvägar (Inland waterways). I direktivets artikel 17.1 formuleras motsvarande som följer:

*“For the purposes of this Article, the following definitions apply:
(a) ‘international shipping income’ means net income obtained by a constituent entity from the following activities, provided that the transportation is not carried out via inland waterways within the same jurisdiction.”*

I Europa är trafik på de inre vattenvägarna en sedan länge etablerad specifik verksamhet som bedrivs med speciella fartyg (som faller in under ett specifikt regelverk) inom specifika områden. Verksamheten sker i huvudsak på floderna i Europa även om man i vissa fall kan bedriva trafiken också på ”skyddat hav” (I Sverige finns ännu så länge en mycket begränsad trafik med fartyg klassade för inre vattenvägar (sk. IWV- fartyg), däremot bedrivs en hel del trafik med andra fartyg i de områden som är klassade som inre vattenvägar (se bild nedan avseende områden klassade för inre vattenvägar i Sverige).

Bild över inre vattenvägar i Sverige (Källa Transportstyrelsen)



I direktivet talas om trafik "not carried out via Inland Waterways", med hänsyn till att trafik i merparten av de områden som godkänts för trafik med IWV-fartyg också trafikeras av havsgående fartyg. Det måste i sammanhanget således noteras att den europeiska trafiken främst på floderna i det system som kallas för inland waterways inom unionen är tämligen specifikt. Både inom Europa och i Sverige kan fartyg som bedriver internationell trafik dock gå parallellt vissa sträckor- ex. gör man detta i hamnar och i flera större vattenområden- ex. i Mälaren och Vänern. Enligt de definitioner som finns av inre vattenvägar i Sverige (se bild ovan) så finns en stor överlapp mellan områden som pekats ut för inre vattenvägar och områden som trafikeras av "havsgående fartyg". Exempelvis skulle all internationell trafik till såväl Stockholm som Göteborg inkluderas- därutöver all internationell trafik som bedrivs på hamnar i Mälaren och Vänern.

Om lagstiftningen, så som föreslås, enbart tar sikte på vattenområdet som trafiken bedrivs inom innebär detta att alla fartyg som bedriver trafik inom dessa områden inkluderas. Svensk Sjöfart förordar därför att

- 1) det dels tydliggörs att det avser trafik inom de utpekade vattenområdena för inre vattenvägar, dels

- 2) att det avser trafik med fartyg som är klassificerade inre vattenvägar.

I syfte att öka läsbarheten föreslås även att undantaget för inre vattenvägar läggs som ett sista stycke i §18, exempelvis enligt nedan:

Vad är resultat från internationell sjöfart?

18 § ~~Om de inte avser transporter via inre vattenvägar inom den stat där koncernenheten hör hemma är~~ Resultatet från internationell sjöfart avser koncernenhetens nettoresultat från följande verksamheter:

- 1. Transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik oavsett om fartygen ägs, leasas eller på annat sätt står till enhetens förfogande.*
- 2. Transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik inom ramen för arrangemang för charter med ankomst- och avgångstider.*
- 3. Leasing av fartyg som ska användas för transport av passagerare eller gods i internationell trafik med charter, fullt utrustat, bemannat och försett med förnödenheter.*
- 4. Leasing av fartyg som används för transport av passagerare eller gods i internationell trafik med charter av ett fartyg utan besättning eller kapten, till en annan koncernenhet.*
- 5. Deltagande i en pool, ett gemensamt företag eller en internationell operativ byrå för transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik.*
- 6. Försäljning av fartyg som används för transport av passagerare eller gods i internationell trafik under förutsättning att fartygen hållits av enheten för användning under minst ett år.*

Ovanstående omfattar dock inte fartyg som innehar certifikat för trafik på inre vattenvägar och som uteslutande trafikerar områden som pekats ut som inre vattenvägar.

I punkten 2 i §18 ovan anges

"2. Transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik inom ramen för arrangemang för charter med ankomst- och avgångstider."

I den engelska direktivtexten artikel 17 avseende motsvarande punkt anges följande:

"/... (ii) transportation of passengers or cargo by ship in international traffic under slot-chartering arrangements;"

I såväl den svenska översättningen av direktivtexten som i det svenska lagförslaget har det engelska begreppet "slot-chartering" således översatt med "charter med ankomst och avgångstider" och således fått en helt annan betydelse.

Termen "slot" kommer av att utrymmet ombord på containerfartyg är indelat i områden (slots). Begreppet "slot-chartering" avser en företeelse när ett rederi hyr transportkapacitet på ett annat rederis fartyg. Någon direkt motsvarighet till engelskans slot-chartering finns inte på svenska. Möjligen skulle en lösning kunna vara att uttrycka det som charter arrangemang mellan rederier, eller "delbefraktning" eftersom att avtalet avser ett visst utrymme ombord på ett fartyg. Med hänsyn till att en introduktion av nya begrepp i detta sammanhang sannolikt skulle kunna skapa en än större otydlighet kring hur ett

nytt sådant begrepp ska tolkas förordas dock i första hand att man även i den svenska texten bibehåller det engelska begreppet "slot-chartering". Punkten 2 i §18 föreslås således justeras enligt följande:

"Transport av passagerare eller gods med fartyg i internationell trafik inom ramen för ~~arrangemang för charter med ankomst- och avgångstider~~ slot-chartering arrangemang."

I punkten 3 i §18 anges

"3. Leasing av fartyg som ska användas för transport av passagerare eller gods i internationell trafik med charter, fullt utrustat, bemannat och försett med förnödenheter."

I den korresponderande punkten (artikel 17.1) i den engelska versionen av direktivet anges:

"/...(iii)leasing of a ship to be used for the transportation of passengers or cargo in international traffic on charter fully equipped, crewed and supplied;"

Punkten 3 tar sikte på att fartyget tillhandahålls så att det direkt går att genomföra en resa. Inom sjöfarten finns ett flertal olika former för kontrakt och vad som ingår respektive inte ingår. De vanligaste formerna för hyra av fartyg är sk. tidsbefraktning (time charter), dvs. man hyr fartyget redo att köra under en angiven tidsperiod och sk. resebefraktning (voyage charter), dvs. man hyr fartyget för en specifik resa. Avtalsformerna ser lite olika ut beroende på om bränsle ingår eller om detta ska bekostas separat av den som hyr fartyget. I den engelska direktivtexten talas om "fully equipped, crewed and supplied"- där ordet supplied har en bredare betydelse än svenskans "förnödenheter" som i huvudsak tar sikte på förnödenheter för besättningen medan engelskans supplied också inkluderar det som är nödvändigt för driften av fartyget. I syfte att undvika eventuella oklarheter huruvida bunker och andra ämnen (det kan ex. vara smörjolja, kemikalier för rening av vatten ombord eller Urea för att minska utsläpp av NOx) omfattas föreslås ett tillägg i punkten 3, enligt följande:

3. Leasing av fartyg som ska användas för transport av passagerare eller gods i internationell trafik med charter, fullt utrustat, bemannat, försett med förnödenheter, samt övrigt som är nödvändigt för fartygets drift.

I punkten 4 i §18 anges

"4. Leasing av fartyg som används för transport av passagerare eller gods i internationell trafik med charter av ett fartyg utan besättning eller kapten, till en annan koncernenhet. "

I den korresponderande punkten (artikel 17.1) i den engelska versionen av direktivet anges

"/... (iv) leasing of a ship used for the transportation of passengers or cargo in international traffic, on a bareboat charter basis, to another constituent entity;"

Punkten 4 i §18 tar således sikte på sk bareboatcharter, dvs hyra av ett obemannat fartyg. Begreppet bareboat används även på svenska (det finns dock ett äldre svenskt ord för detta, skeppslega). I en promemoria om regelförenkling för [sjöfarten \(2015\)](https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2015/04/promemoria-regelforenkling-for-sjofarten/)³ anges följande om skeppslega: "Skeppslega eller

³ <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2015/04/promemoria-regelforenkling-for-sjofarten/>

med en mer modern terminologi bareboat-charter innefattar att ett skepp uthyrs i huvudsak obemannat och att den som hyr skeppet av ägaren också övertar ansvaret för den nautiska driften”. I den i promemorian föreslagna ändringen i sjölagen talas om ”fartyg som i huvudsak obemannat upplåtits med nyttjanderätt (skeppslega) till fysisk eller juridisk person.../”. Även begreppet skeppslega är dock tämligen okänt och termen bareboatcharter används vanligen även på svenska.

Vidare kan det konstateras att det i direktivet inte finns någon referens till ”utan besättning eller kapten”. Begreppet kapten används inte heller i svensk lagstiftning utan istället refereras i förekommande fall till befälhavare. Befälhavaren anses dessutom i detta sammanhang vanligen som en del av besättningen.

Motsvarande oklarhet finns i den svenska översättningen av direktivförslaget. Direktöversättningen i punkt. 4 blir således felaktig av flera skäl och det förordas därför att punkt 4 i §18 formuleras med utgångspunkt från den engelska direktivtexten samt att ordet bareboatcharter används även i den svenska lagen, ex. enligt följande:

”4. Leasing/bareboat-charter av fartyg som används för transport av passagerare eller gods i internationell trafik ~~med charter av ett fartyg utan besättning eller kapten~~, till en annan koncernenhet.²

Kommentar Svensk Sjöfart -19§

”Vad är resultat från kompletterande verksamhet?

19 § Resultat av verksamhet som kompletterar internationell sjöfartsverksamhet är koncernenhetens nettoresultat från följande verksamheter, under förutsättning att de huvudsakligen bedrivs i samband med transport av passagerare eller gods i internationell trafik:

- 1. Leasing av ett fartyg i form av charter av ett fartyg utan besättning eller kapten till ett annat rederi som inte är en koncernenhet, under förutsättning att chartern inte överstiger tre år.*
- 2. Försäljning av biljetter som utfärdats av andra rederier för den inrikes delen av en internationell resa.*
- 3. Leasing och korttidslagring av containrar eller förseningsavgift som avser sen återlämning av containrar.*
- 4. Utförandet av tjänster till andra rederier som består i att ingenjörer, underhållspersonal, lasthanterare, cateringpersonal eller kundservicepersonal ställs till deras förfogande.*
- 5. Avkastning på kapital om investeringen är en integrerad del av driften av fartyg i internationell trafik.”*

I § 19 punkten 1 ovan återfinns samma skrivning avseende bareboatcharter som i benämning som i punkten 4 i 18§. Av samma skäl som ovan angivits föreslås en justering av punkten 1 i 19§ enligt följande:

”1. Leasing/bare boat-charter av ett fartyg ~~i form av charter av ett fartyg utan besättning eller kapten~~ till ett annat rederi som inte är en koncernenhet, under förutsättning att chartern inte överstiger tre år.”

I § 19 punkten 4 ovan talas inledningsvis om ”utförande av tjänster” och i slutet om ”ställs till deras förfogande”. I det engelska direktivet artikel 17.1b punkten iv talas om:

”/... (iv) provision of services to other shipping enterprises by engineers, maintenance staff, cargo handlers, catering staff and customer services personnel; “

I den svenska översättningen har det således tillförts två olika begrepp dels att ”utföra tjänster” dels ”att tillhandahålla personal”. För att undvika oklarheter kring huruvida det krävs att personalen ställs till ett annat rederis förfogande förordas att §19 enbart refererar till tillhandahållande av tjänster, då detta torde kunna avse både en tjänst och att bemanna på uppdrag av. Punkten 4 i §19 föreslås således ges följande lydelse:

*”4. ~~Utförandet~~ Tillhandahållandet av tjänster till andra rederier ~~som består i att av~~
ingenjörer, underhållspersonal, lasthanterare, cateringspersonal eller
kundservicepersonal ~~ställs till deras förfogande.~~”*

Avslutande synpunkter

Utöver ovanstående punkter önskar Svensk Sjöfart generellt framhålla vikten av att värna företagens konkurrenskraft i Europa. Att hålla nere de administrativa bördorna är i detta sammanhang helt avgörande och får inte tappas bort när denna typ av reglering utvecklas i syfte att reglera det faktum att vissa länder erbjuder fördelaktiga villkor till vissa grupper av företag. Vår förhoppning är att den svenska regeringen framgent driver på för att inte bidra till en ökad regelbörda och så långt som möjligt säkerställa att reglerna är så enkla som möjligt att tillämpa för företagen skapa onödiga regelbörda och därmed möjliggör ett konkurrenskraftigt Sverige och Europa.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson