



**Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm**

**FKGs synpunkter på Promemorian, Krav på rapportering av betalningstider. Diarienummer: N2017/07725/KSR**

I fordonsindustrin har långa betalningstider krävts av leverantören, som en förutsättning i affärsuppgörelsen i ett par decennium och undan för undan lett till allt längre tider. Det är inte sällan dessa tider i standardavtalet (General Terms and Conditions) sätts till tider upp mot 120 dagar. Vi tror att en lag där man tvingas att öppet redovisa sina avtalade betalningstider kan verka för att tiderna kortas. Det finns också ett moment där leverantören kan bedöma om man skall vara leverantör till ett företag som fortsätter med långa avtalade betalningstider.

#### Våra synpunkter

- A. FKG välkomnar en lag på rapportering av betalningstider, både faktisk (när fakturan blev betalad) och avtalad (som ett krav i affärsuppgörelsen).**
- B. Rapportering bör innehålla alla leverantörer, dvs även de som är större än 250 anställda. Lämpligt att rapportera Små, medelstora samt stora företag enligt EUs ordning SME+L (large).**
- C. Rapporteringsskyldiga bör vara i harmoni med tex. Hållbarhetsredovisningen dvs företag som är större än 250 anställda.**
- D. FKG ser gärna att det skrivs in en kontrollpunkt i lagen för att utvärdera hur väl den fungerat, tex. 2 år efter införandet.**
- E. FKG ser också att det bör finnas någon form av sanktion/vite för underlåtelse av rapportering.**

#### Synpunkterna A-E

**A.**

Det är väsentligt att tiderna rapporteras för avtalade betaltider samt den faktiska betaltiden som ett medeltal i de tre grupperna S, M och L. På detta vis görs det synligt hur företagen anammar EUs och Sveriges intention att följa både direktiv, Svensk lag och praxis.

**B**

Lagen blir tandlös/svag för leverantörsindustrin om den inte innefattar leverantörer som är större än SME definitionen (> 250 anställda / >50M€). Det finns en uppfattning kring starten av Näringsdepartementets nya arbete med betaltider, att detta arbete skulle begränsas till SME som någon slags överenskommelse med de stora tongivande företagen (de 15 största bolagen i Sverige) och Näringsdepartementet. Vår uppfattning att denna uppgörelse rör den s.k. Koden som är "15-bolagens" svar på ambitionen att korta betaltiderna för de mindre företagen i Sverige, dvs SME företagen, alltså de mest utsatta företagen.

Näringsdepartementets förslag på en lagstiftad uppföljning har inte mer med koden att göra, än att den också verkar för att korta betaltiderna.

Den föreslagna lagstiftningen är som vi ser det, ett alldeles utmärkt instrument för att kartlägga och fortlöpande följa upp betalningsströmmar som är en av de viktigaste drivkrafterna för ett sunt och livskraftigt näringsliv. Statistiken kommer att hjälpa oss att forska och förstå finansiella mekanismer i näringslivet, något som kommer att bli värdefullt med tanke på ett skifte till andra typer av betalströmmar exempelvis Blockchain (Blockchain kommer inte bara att revolutionera finansiella tjänster utan även kapitalmarknader, försäkringar, myndigheter, hälsa, utbildning och en rad konsumenttjänster).

C.

Vi tror att det är mer logik att följa bl.a. hållbarhetsredovisningen genom att rapporteringsskyldiga sättes till företag större än >250 anställda / 50ME omsättning.

D.

Tidigare försök att begränsa långa avtalade betaltider har gjorts som svar på EU direktivet (2011/7/EU) kopplat till ett löfte om en uppföljning – dock bara som en svag utfästelse av tidigare regering. Vi vill undvika detta scenario och helt enkelt införa en kontrollpunkt efter förslagsvis 2 år.

E.

Det är bra om det finns något som förhindrar att företagen underlåter rapportering. Om detta sköts av den myndighet som skall förvalta rapporteringssystemet eller att det skrivs in i lagen har mindre betydelse, bara det blir obligatoriskt att rapportera.

### Om FKG och sektorn leverantörsindustrin i fordonsindustrin (Automotive Sverige)

FKG är branschorganisationen för svenska företag inom industrisektorn fordonsleverantörer (komponenter och system och teknologi/know-how till lätta och tunga fordon samt entreprenadfordon).

Det är en industrisektor med 82 391 årsanställda med en omsättning på 158 mdr kronor samt ett exportvärde på 76 mdr, enskilt för leverantörsindustrin i Sverige 2014 (enligt FKGs egen Strukturstudie baserad på inrapporterade siffror)

Det är viktigt att betona att Sverige är en av totalt fem – 5 – nationer i Europa som har en egen fordonsindustri (lätta och tunga fordon) med förmågan att ta ett koncept till färdig produkt, där även de strategiska besluten tas i landet.

Likt IT/telekom och läkemedel/kemi anses fordons- och transportmedelstillverkning vara innovationsdrivande och en strategiskt viktig tillväxtmotor för Sverige, de skapar sysselsättning för kvalificerad personal och svarar för betydande skatteintäkter.

Som branschorganisation har FKG ett mycket brett och djupt synfält i frågan om tillväxt kopplat till FoU, export och internationalisering, och detta främst hos våra SME-företag. Dessa utgör 90 procent av det hela svenska leverantörsklustret. I många av företagen bedrivs egen produktutveckling samtidigt som flera SME överväger ökad internationalisering antingen på egen hand eller tillsammans med andra, såväl svenska som utländska leverantörsföretag. Detta för att möta upp allt högre ställda krav från de globalt agerande fordonstillverkarna.

Enligt vår statistik kring omsättning och export är det ett krav; för att vara leverantör måste du vara global och dessutom lokalt ha förmåga att hänga med i utvecklingen. Scania- och Volvo-bolagen är globala och de kräver närvaro av samma leverantör där fabriker finns "annars byter vi ut er".

Vi har varit lyckosamma i Sverige med att dra nytta av teknikhöjden och med att sprida kunskapen till andra branscher utanför fordonsindustrin – "det som är bra för fordonsindustrin är bra för Sverige". På ett arbetstillfälle inom leverantörsindustrin går minst två i andra branscher.

I promemorian ser vi också positivt på att man noterar betydelsen av SME-företag.

Idag svarar leverantörsledet för närmare 75 procent av förädlingsvärdet i en europeisk utvecklad personbil. Inom FoU är relationen 50/50 mellan fordonstillverkare och leverantör en andel som stiger hos leverantörerna.

Enligt en studie av den europeiska leverantörsorganisationen, CLEPA, från 2013 kommer allt mer FoU att förläggas till leverantörsledet. Deras bedömning är att leverantörerna kommer att svara för 80 procent av all fordonsforskning 2020. Förklaringen är att allt fler fordonsmodeller byggs på samma tekniska arkitektur och därmed har en allt större system-/komponent- och teknikgemenskap, dvs leverantörernas roll växer på alla plan.

#### Promemorian är ett ordentligt kliv i rätt riktning

Många av våra företag är ofta små företag i europeisk jämförelse, företag som är beroende av ett eget kapital – att då samtidigt "låna ut" detta kapital för att överhuvudtaget få vara leverantör hotar den egna förmågan och i stort Sveriges konkurrenskraft.

En lagstiftad uppföljning av alla företag som köper tjänst eller material/komponent kommer vid sidan om koden som vi i näringslivet arbetat fram, vrida tillbaks affärsetiken kring betalningar kring en rimligare nivå.

**Göteborg 2018-05-17**



**Fredrik Sidahl**

VD FKG - Fordonskomponentgruppen AB