

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
fi.remissvar@regeringskansliet.se  
sofie.hilbrand@regeringskansliet.se  
Fi2022/03365

## **Remissvar avseende Kommissionens förslag om mervärdesskatt i den digitala tidsåldern (COM (2022) 701, 703, 704 final)**

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Odette Sweden är ett dotterbolag till Mobility Sweden som arbetar med standardisering av i synnerhet logistikprocesser och därmed till stor andel, med det automatiserade datautbytet (bl a fakturor) som sker i leverantörskedjan (EDI m m).

---

Mobility Sweden och dess medlemmar arbetar bland annat med att digitalisera informationsutbytet i en vertikalt väldigt djup och helt global leverantörskedja, där många företag är mindre och medelstora. E-faktura har i branschen använts i över 20 år i kontinuerligt växande omfattning.

Eftersom många företag i leverantörskedjan levererar till annat än fordonsindustrin, har många av dessa redan multipla krav på e-faktura med olika format, syntax och semantik. Till detta kommer olika finansiella regler i olika världsdelar, regioner och länder, vilket gör att digitala processer – även andra än fakturering – till en mycket komplex problematik.

Branschen arbetar sedan snart 40 år med digitalisering av informationsutbytet i värdekedjan, där många processer redan är helt digitala och vi ser generellt att de syften som ligger bakom förslaget som positivt. Hållbarhet och europeisk samordning är av största vikt, tillika att förhindra kriminellt utnyttjande av systemet. Dock saknas en konsekvensanalys avseende ökade kostnader och arbete för företag samt en analys som påvisar hur åtgärderna förhindrar kriminalitet i systemet.

Förslaget om modernisering av mervärdesskattereglerna utgör en mycket omfattande och komplex materia som kommer att få långtgående konsekvenser om det genomförs.

## Synpunkter på förslaget

Mobility Sweden är positiva till de syften som ligger bakom förslaget, såsom anpassning till plattformsekonomin, hållbarhetsfrågorna, digitaliseringen och europeisk harmonisering. Det är givetvis angeläget att bekämpa bedrägerier men åtgärderna måste vara effektiva, proportionerliga och inte minska EU:s konkurrenskraft.

## Plattformsekonomin

Plattformsekonomin har enligt kommissionen lett till att konkurrensen snedvridits mellan tjänster som tillhandahålls via plattformar och tjänster som tillhandahålls i den traditionella ekonomin eftersom mervärdesskatt i vissa fall inte redovisas på de underliggande tjänster som plattformarna förmedlar.

Kommissionen föreslår därför att en beskattningsbar person som tillhandahåller korttidsuthyrning av boende eller passagerartransport genom ett elektroniskt gränssnitt såsom en plattform eller liknande, ska anses tillhandahålla de underliggande tjänsterna och därmed redovisa mervärdesskatt på dessa i de fall mervärdesskatt inte redovisas av säljaren, exempelvis när säljaren är en privatperson eller är undantagen från skatteplikt på grund av liten årsomsättning. Det är självfallet rimligt att verka för korrekt skattehantering i en framväxande plattformsekonomi. Dock blir intrycket att föreliggande förslag inte löser denna problematik eftersom förslaget innebär att ytterligare beskattnings- och rapporteringsvarianter införs. Det finns redan en rad olika regelverk som riktar sig till olika förmedlingstjänster som korttidsuthyrning av bostad, persontransporter, resebyråer osv. Således borde existerande regelverk harmonieras i olika avseenden som ett första steg.

## En enda registreringspunkt för moms

EU-kommissionen föreslår att möjligheten till momsredovisning via one-stop-shop (OSS) utökas för att minska kravet på lokala momsregistreringar. Möjligheten till lokal omvänd beskattning B2B (Business to Business) ska tillåtas av medlemsstaterna. Vidare möjliggörs att gränsöverskridande försäljning av begagnade varor kan omfattas av OSS och slippa lokala momsregistreringar. Fortsatt kommer avdrag för ingående moms inte kunna göras via OSS.

Det är positivt med utökade möjligheter att använda OSS för att undvika lokala registreringar. Detta kan vara särskilt viktigt för mindre företag som etablerar sig på nya marknader inom EU och som vill undvika lokal momsregistrering. När det gäller andra komponenter i förslaget förefaller dock ytterligare klargöranden behövas.

## Realtidsrapportering

Förslaget innebär stora förändringar avseende rapportering och frekvens i rapportering till skattemyndigheterna och vi ser risker för i synnerhet mindre och medelstora företag i förslaget men även för större företag, där man som en följd av realtidsrapportering av fakturor måste säkerställa att system och infrastruktur alltid skall vara öppna för transaktioner.

För mindre företag, där man ofta optimerar administration – internt eller outsourcat – i batcher (t ex all fakturering på fredagar) eller för ensam-/fåmans-företagare som arbetar som konsulter hos en fordonstillverkare, där varje enskild arbetsdag skulle bli en affärstransaktion som måste faktureras senast två dagar senare. Detta kan innebära en ny stor arbetsbörda och kanske ett påtvingat avbrott mitt i ett uppdrag.

Eftersom fordonsbranschen har närmare 40 års erfarenhet från "e-handel", så vet vi också att många – även större företag – idag använder tjänsteleverantörer (s k clearinghouse) som sköter konvertering av data från leverantörens affärssystem till det önskade digitala fakturaformatet samt kommunikationen av den digitala informationen. Många av dessa tjänsteleverantörer debiterar sin kund per transaktion, vilket kan komma att innebära en avsevärt ökad kostnad för fakturaavsändaren, då förslaget även innehåller avskaffandet av s k samlingsfaktura. Mobility Sweden menar att förslaget inte är tillräckligt genomtänkt avseende processer för införandet och konsekvenser av ett införande.

### **Tidpunkt för införande**

Förslaget innehåller en möjlighet för en medlemsstat att redan under 2024 införa obligatorisk elektronisk faktura och skall ske stegvis inom EU under en femårsperiod. Eftersom vår bransch är helt global avseende leverantörskedjan, kan detta under en femårsperiod komma att innebära en eller flera nyimplementeringar (av tillkommande staters krav), varje år under en femårsperiod, där även format, syntax, semantik och fakturalogik kan skilja. Som nämnts ovan, så köper företag ofta dessa konverterings- och kommunikationstjänster av specialistföretag, vilket också skulle leda till stora ökade kostnader för nya format, ny syntax, ny kommunikation o s v.

### **Tidsram för fakturahantering**

Förslaget innehåller ett antagande att en faktura skall skapas senast två dagar efter en affärshändelse och sedan vara skattemyndigheten tillhanda ytterligare två dagar senare. Det finns många företag som outsourcar stora delar av sin administration, inte minst faktureringsrutinen. Ovan krav skulle tvinga denna administration in i en helt ny kravbild. För de som sköter administrationen internt – inte minst fåmans- eller enmansföretagare, konsultbolag, hantverkare o s v – skulle detta innebära kontinuerliga avbrott i det verkliga uppdraget för att fakturera enligt krav.

### **Fakturastruktur**

Enligt förslaget skall möjligheten att samlingsfakturera avskaffas och en faktura skall skapas per affärstransaktion. Mobility Sweden har genomlyst bland annat Skatteverkets definition av en "affärstransaktion" men någon sådan har vi inte funnit.

I fordons- och flera andra branscher används konceptet konsignation, vilket innebär att ägandet av en artikel förflyttas i samma ögonblick som själva konsumtionen av varan. I ett s k KANBAN-förfarande kan en leverantörs lager vara lokaliserat hos en fordonstillverkare (i dennes lager) emedan varan fortfarande ägs av leverantören. När ett behov av varan uppstår, plockas denna vara ut ur lagret och ägandet förflyttas till tillverkaren. Detta kan ske med extrem frekvens (60 ggr/h \* artiklar) och

om varje sådant uttag kan definieras som en affärstransaktion, så skulle det också innebära 60 fakturor per timma, ibland dygnet runt.

I fordonsbranschen används konceptet JIT/JIS (Just-In-Time/Just-In-Sequence), vilket innebär att komponenter till fordon levereras till monteringen i fabriken vid en exakt tidpunkt och i sekvensfallet även till ett förutbestämt fordon. Denna typ av leveranser sker i full koordination med takten på monteringsbanan och i vissa fall i mycket hög frekvens. Det finns närliggande (geografiskt) leverantörer som sekvenspackar ett nytt emballage (en eller flera artiklar till ett eller flera fordon) varje minut och här måste definitionen av affärstransaktion vara mycket tydlig. Är en fälg och ett däck en affärstransaktion, är fyra fälgar och fyra däck en affärstransaktion, eller är en full lastbil till monteringen en affärstransaktion?

Ett annat exempel kan vara en konsult, inhyrd till en fordonstillverkare, där fakturering normalt sker månadsvis men där en arbetsdag skulle kunna vara en affärstransaktion. Mobility Sweden drar slutsatsen att utan en extremt tydlig definition av ordet affärstransaktion, alternativt tydliga undantag från regeln, så är förslaget ogenomförbart. Risken med en för smal definition av affärstransaktion kommer att leda till en extrem ökning av volymen fakturor med följd även av en ökad kostnad för de företag som använder en extern tjänst – både för själva fakturaadministrationen och för de digitala tjänster som nämnts ovan. Själva volymen av fakturor skulle direkt kunna skada avsikten att komma åt fusk. För företag med egna resurser för E-faktura, kommer den interna administrationen öka lika mycket som antalet fakturor.

En av de stora svenska fordonstillverkarna använder redan idag s k Self-Billing-Invoice för i synnerhet AP (Automotive Products, alltså produktionsmaterial) enligt EU's krav för SBI. Per idag skickas en SBI per följesedel men då måste definitionen av en affärstransaktion också kunna vara en följesedel.

### **Ytterligare krav på uppgifter i fakturan**

Mobility Sweden motsätter sig till att innehållet i fakturan utökas med IBAN-uppgifter eller motsvarande samt betalningsdatum. IBAN-information ingår normalt inte i en kommersiell faktura, betalningar hanteras på många olika sätt, eller ingår inte alls som vid koncerninterna transaktioner.

### **Standardisering**

Idag finns en CEN-standard som definierar en datamodell för en elektronisk faktura. Tillika finns det liknande datamodeller för e-faktura i Nordamerika, i Kina o s v. I våra globala leverantörskedjor, kan detta redan i denna högsta nivå, innebära minst tre olika datamodeller. Under detta finns i olika regioner och olika branscher olika format (filformat), som t ex EDIFACT, XML, JSON, ANSI X.12 o s v, som vissa leverantörer måste förhålla sig till. Dessutom skiljer sig samtliga dessa senast nämnda format, även avseende obligatoriskt datainnehåll, kodning av data, kvalificerare av data o s v för att till sist leda ner till fakturalogik, såsom kalkyleringssekvens, datumformat, olika koder för kvantiteter o s v, där fakturamottagaren må ha följt en standard men vars fakturatillämpning fortfarande kan vara helt unik för denne. Olika branscher använder dessutom olika datamodeller, skapade utifrån specifika branschkrav. Till sist har

större delen av offentlig sektor i Europa enats om sin egen datamodell och dataformat PEPPOL.

Avseende digitaliseringen allmänt pågår även ett stort initiativ i Europa (Gaia-X) som är branschöverskridande och omfattar alla samhällsfunktioner. Detta initiativ är baserat på modernare teknologi än de äldre filformat (EDIFACT/XML o s v) som vi använt (i vår bransch) i snart 40 år. Teknologin är API (Application Programming Interface) och skall ses som en direkt kommunikation mellan en avsändare och en mottagare där man utbyter data direkt mellan affärssystemen hos respektive part, utan inblandning av tredje part (konverterings-/kommunikationstjänster). Men med alla datamodeller, format, semantiska modeller, fakturalogik o s v är det vår uppfattning att ett affärssystem aldrig kan tillhandahålla dessa, utan behovet av "översättning" och tolkning kommer att finnas kvar hos de specialföretag som idag erbjuder dessa tjänster. Gaia-X är även tänkt att vaka över europeisk lagstiftning avseende IT-miljöer och datautbyte, varför detta också kan komma att påverka datautbyte och lagring av data inom Europa i framtiden. Mobility Sweden anser att eftersom Sverige idag är helt passivt inom Gaia-X är ett risktagande i sig.

### **Tidpunkter för införande**

Enligt förslaget skall medlemsstater kunna införa obligatorisk inhemsk användning av e-faktura redan från 2024. Detta kan komma att innebära, att en medlemsstat som implementerar detta tidigt med sina unika krav och principer kan låsa in möjligheten att genomföra detta harmoniserat i Europa.

Mobility Swedens slutsats är att nuvarande underlag och koordination i Europa inte är tillräcklig grund för denna mycket omfattande förändring. Med initiativ som Gaia-X ovan, vars ramverk kan komma att påverka datahantering i grunden, där Sverige idag är helt passivt med ett vilande konsortium, som önskar aktivitet, borde även detta initiativ vara med i ett beslutsunderlag och att en svensk expertgrupp bestående av näringslivet, myndigheter, IT-specialister, skatteexperter, affärssystemutvecklare o s v tillsätts för att ta fram en genomförandeplan.

Stockholm den 27 januari 2023

Mobility Sweden/ Odette Sweden

Michael Bogren  
VD Odette Sweden