
Høringssvar - innspill referanse 15/63

Til: Klima- og miljødepartementet

Fra: Eli Moe-Helgesen

Dato: 19. mai 2020

Høringssvar til endret omsetningskrav for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og 1. januar 2021

Vi viser til forslag til opptrapping av omsetningskravet for biodrivstoff til veitrafikk fra 1. juli 2020 og forslag til opptrapping fra 1. januar 2021 som Klima- og miljødepartementet har sendt på høring, ref. 15/63.

Våre innspill er relatert til hvordan forslaget vil påvirke revisors mulighet til å kunne utføre adekvate kontrollhandlinger for å verifisere den årlige rapporteringen til Miljødirektoratet på bærekraftsegenskaper i omsatt biodrivstoff til veitrafikk.

I høringsforslaget fra KLD presenteres to ulike forslag til endringer i omsetningskravet, et med "lav avansertandel" og en med "høy avansertandel". Våre innspill er relevant for begge forslagene.

Begge alternativene i høringsforslaget innebærer at det vil være to ulike omsetningskrav i 2020. Dette vil medføre at omsetterne må konsolidere sin massebalanse minimum to ganger i løpet av 2020, hhv. den 30. juni og den 31. desember. I henhold til krav i produktforskriften, kap.3, praktiseres dette i dag stort sett en gang per år. Foreslått endring vil medføre at revisor må utføre flere kontrollhandlinger for å få tilstrekkelig sikkerhet for sin uttalelse. For å unngå økt revisjonsomfang kan et alternativ være å avvente med innføring av endringene i produktforskriften og forslagene til endringer i særavgiftsforskriften, til 1. januar 2021 og heller innføre et gjennomsnittlig omsetningskrav for 2020. Et gjennomsnittlig omsetningskrav har også vært praksis ved tidligere endringer i omsetningskravet i løpet av et rapporteringsår.

Videre ser vi at det i høringsuttalelsen fra KLD legges til grunn at massebalanseprinsippene for oppfylling av omsetningskravet skal videreføres, noe vi mener er viktig. Imidlertid registrerer vi at Skattedirektoratet på vegne av Finansdepartementet har sendt ut et høringsforslag, ref. 2019/12361, hvor det er foreslått at massebalanseprinsippene ikke skal legges til grunn ved avgiftsrapportering. Vi mener at dette vil medføre betydelig høyere grad av usikkerhet knyttet til data som rapporteres inn som del av den årlige rapporteringen på bærekraftsegenskaper i omsatt biodrivstoff til veitrafikk. Årsaken er at en sentral kontrollhandling ved den årlige verifikasjonen av bærekraftsegenskaper i biodrivstoff omsatt til veitrafikk, er å kontrollere at volumer innrapportert bærekraftig biodrivstoff samsvarer med særavgiftsrapporteringen. Ved at massebalanseprinsippene ikke vil være felles retningsgivende, vil volumene bærekraftig biodrivstoff med overveiende sannsynlighet avvike ved rapportering til de ulike myndighetsorganene. Revisor vil dermed ikke ha mulighet til å

kunne gjennomføre dagens kontrollhandling mellom de to rapporteringene, noe som øker usikkerheten til data som omhandler omsatte volumer bærekraftig biodrivstoff.

Vår vurdering videre er at dersom volumer bærekraftig biodrivstoff som kommuniseres fra Skatteetaten og Miljødirektoratet avviker fra hverandre, vil dette kunne medføre økt usikkerhet og redusert troverdighet til biodrivstoff i befolkningen generelt. Videre anser vi det hensiktsmessig at de samme prinsippene for rapportering av bærekraftig biodrivstoff legges til grunn, uavhengig av myndighetsorgan, og oppfordrer til koordinering og samordning mellom disse. Vi ønsker å presisere at eksisterende massebalanseprinsipper fra produktforskriften, samt massebalanseprinsipper fra EUs fornybardirektiv, legges til grunn også i tiden fremover.

Med vennlig hilsen,

PricewaterhouseCoopers AS



Eli Moe-Helgesen
Partner