



Energistyrelsen

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af biobrændstofloven

Kontor/afdeling
Klima- og energikøkonomi

Dato
19. september 2016

J nr.2016-7115

/pwi

Indledning

Udkast til lovforslaget til ændring af biobrændstofloven blev den 12. august 2016 sendt i høring til 114 organisationer m.v. med høringsfrist den 9. september 2016.

Energistyrelsen har modtaget hørings svar fra 18 af disse organisationer. Fire af organisationerne havde ingen bemærkninger.

Nederst i notatet er det beskrevet, hvem lovforslaget har været i høring hos, og hvilke organisationer, der har svaret. Alle modtagne kommentarer er endvidere vedlagt.

Lovforslaget er generelt blevet meget positivt modtaget af næsten alle høringsparter. Særligt kravet om iblanding af avancerede biobrændstoffer og kravets teknologineutralitet har mødt stor opbakning. Dog har DAKA udtrykt bekymring i forbindelse hermed og GO'ON har udtrykt bekymring i forhold til ændring af den bestemmelse der fastlægger, hvilke selskaber der omfattes af loven.

Endvidere har flere høringsparter efterlyst klarhed over, hvordan kravet om mindst 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020 nås, ligesom der ønskes klarhed over eventuelle krav til transportsektoren efter 2020.

Der har ikke været kommentarer i forhold til MRV-forordningen (nr. 2015/757 af 29. april 2015 om fremme af CO₂-reduktioner fra transport).

Lovforslagets indhold

Lovforslaget skal blandt andet implementere EU's krav om iblanding af avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren, som fastsat i artikel 2, nr. 2, litra b, iv, i ILUC-direktivet (nr. 2015/1513 af 9. september 2015).

Iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i direktivet er på minimum 0,5 pct. i alt brændstof til landtransport. Regeringen ønsker at øge EU's iblandingskrav fra 0,5 pct. til 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i alt brændstof til landtransportsektoren, hvilket lovforslaget udmønter. Lovforslaget giver ministeren mulighed for at nedsætte kravet om iblanding af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer, såfremt disse bliver uforholdsmæssigt dyre.

Formålet er endvidere at gennemføre dele af den aftale om modernisering af planloven som regeringen indgik med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti og

Energistyrelsen

Amaliegade 44
1256 København K

T: +45 3392 6700
E: ens@ens.dk

www.ens.dk



Det Konservative Folkeparti: "Et Danmark i bedre balance – Bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet". Af aftalens punkt 6.2 fremgår det, at regeringen vil fremsætte lovforslag om anvendelse af 0,9 pct. avancerede biobrændstoffer i brændstof til landtransport.

Endvidere skal lovforslaget sikre justeringen af reglerne om, hvilke virksomheder der er omfattet af biobrændstofloven.

Lovforslaget skal endelig sikre opfyldelse af MRV-forordningen ved at fastsætte supplerende national lovgivning med henblik på fastsættelse af sanktioner for manglende opfyldelse af MRV-forordningen.

I det følgende gennemgås høringssvarene. Energistyrelsens kommentarer til de modtagne høringssvar ses i *kursiv*, herunder om kommentaren vil føre til ændringer i lovforslaget.

Det skal bemærkes, at høringssvarene kun er gengivet i hovedtræk. Ønskes detaljerede oplysninger om høringssvarenes indhold, henvises der til de fremsendte høringssvar.

Bemærkninger til lovforslaget:

Iblandingskravet generelt

Energi- og Olieforum, DAKA, Maabjerg Energy Concept (MEC), Nature Energy, 3F, EON, FREMSYN, BIOREFINING ALLIANCE, 92-gruppen, Dansk Industri, Dansk Affaldsforening, Landbrug og Fødevarer og Brancheforeningen for Biogas er generelt meget positive over for iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer på 0,9 pct. 92-gruppen mener dog, at også el fra biler og tog bør kunne bidrage til målet. Flertallet er også tilfreds med, at iblandingskravet er teknologineutralt. MEC og Biorefining Alliance mener, at lovforslaget sender et stærkt og vigtigt signal til potentielle investorer på markedet.

Da avancerede biobrændstoffer er dyrere end konventionelle biobrændstoffer, har investorerne efterlyst et sikkert marked, før de kan investere i området. Med lovforslaget skabes der med kravet om obligatorisk anvendelse af avancerede biobrændstoffer det markedstræk som investorerne har efterlyst.

Mulighed for justering af iblandingskravet pga. høje priser

MEC finder muligheden for at kunne justere iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer i tilfælde af høje priser for hensigtsmæssig, da markedet for avancerede biobrændstoffer ikke er fuldt udviklet i 2020, og der derfor er risiko for at målet på 0,9 pct. ikke kan nås i 2020.



MEC og Biorefining Alliance spørger til om en eventuel nedsættelse af iblandingskravet vil være permanent, og foreslår at det begrænses.

Biorefining Alliance og MEC spørger yderligere om, hvorvidt der også kan finde en nedsættelse af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer sted i forbindelse med en nedsættelse af det generelle iblandingskrav på 5,75 pct.

Det er ikke med lovforslaget tilsigtet, at en eventuel nedsættelse af iblandingskravet vil være permanent. Nedsættelsen vil ske for en periode. Da området er helt nyt og de avancerede biobrændstoffer stort set ikke findes for indværende mener Energistyrelsen, at det vil være tidligt allerede nu at lægge sig fast på en bestemt længde af den periode som nedsættelsen vil løbe over.

MEC foreslår at en periode for nedsættelse af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer kunne være for 6 måneder, hvorefter det skal revurderes om udbudssituationen er forbedret. Energistyrelsen skal bemærke, at man som nævnt oven for ikke på forhånd vil lægge sig fast på en eksakt periode pga. den store usikkerhed, der er på et ukendt marked.

Energistyrelsen kan endvidere oplyse, at der ikke er nogen direkte sammenhæng mellem det generelle iblandingskrav på 5, 75 pct. og iblandingskravet på 0,9 pct. for avancerede biobrændstoffer.

Dette indebærer, at en eventuel nedsættelse af det generelle iblandingskrav (det bemærkes i øvrigt, at der endnu ikke har været en sådan nedsættelse) ikke automatisk også vil føre til en nedsættelse af iblandingskravet for avancerede biobrændstoffer.

Noget andet er dog, at man kan forestille sig at en sådan mangel på konventionelle biobrændstoffer, der kan medføre en nedsættelse af iblandingskravet for konventionelle biobrændstoffer, også vil kunne have afsmittende effekt på manglen på avancerede biobrændstoffer, og derved også kunne føre til en nedsættelse af iblandingskravet for de avancerede biobrændstoffer. Dette vil dog forudsætte, at prisen for de avancerede biobrændstoffer hermed bliver uforholdsmæssig høje.

Iblandingskrav frem mod 2020 og derefter

Energi- og Olieforum og Biorefining Alliance efterlyser begge, at der snarest skabes klarhed over hvorledes EU's krav om mindst 10 pct. vedvarende energi i landstransportsektoren i 2020 bliver udmøntet i Danmark. Landbrug og Fødevarer opfordrer regeringen til at arbejde for at iblandingskravet for biobrændstoffer øges til 8 pct. i 2020.

Energi- og Olieforum anfører særligt, at det er vigtigt for deres medlemmer at kende de fremtidige krav, således at medlemmerne (olieselskaberne) kan tilrettelægge deres fremtidige forretning i overensstemmelse med de kommende



krav – herunder tilpasning af deres distribution og lagre – og tage højde for de investeringer som dette vil medføre.

Energi- og Olieforum anfører endvidere, at det af de samme grunde som anført oven for er vigtigt for dem at have kendskab til iblandingskrav m.v. for tiden efter 2020, ligesom at Landbrug og Fødevarer ønsker, at regeringen arbejder for et fortsat ambitiøst mål for konventionelle biobrændstoffer efter 2020.

Parterne bag energiforliget fra 2012 har besluttet, at de i 2017 vil tage stilling til, hvorledes EU's iblandingskrav for 2020 skal opfyldes. For så vidt angår tiden efter 2020 (hvor der p.t. ikke er nogen krav for iblanding af biobrændstoffer eller lignende), har Kommissionen oplyst, at de ultimo 2016 vil offentliggøre udkast til hvorledes området kan se ud efter 2020. Et sådant udkast vil efterfølgende skulle undergå en politisk behandling i EU og dermed også i samtlige medlemsstater, forinden det kan blive endeligt vedtaget.

Da regeringen ønsker at følge en fælles EU-position området, kan der derfor ikke forventes en snarlig afklaring af området efter 2020, om end det med nogen rimelighed kan antages, at det oven for nævnte udkast vil give skitsere den retning som Kommissionen forventer, at der vil komme på området.

Er der plads til 2. generations biodiesel, når der kommer et iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer?

DAKA, Landbrug og Fødevarer og Dansk Affaldsforening udtrykker bekymring for, om de avancerede biobrændstoffer vil fortrænge 2. generations biodiesel. Dette gælder særligt for den 2. generations biodiesel, der er lavet på animalske restprodukter. Denne type 2. generations biodiesel er karakteriseret ved at have en meget høj fortrængning af drivhusgasser, og har ikke nogen synderlig ILUC-effekt (indirekte arealanvendelsesforskydningseffekt).

DAKA påpeger, at med det eksisterende iblandingskrav på 5,75 pct. vil de avancerede biobrændstoffer tage en del af DAKAs marked for 2. generations biodiesel.

DAKA anfører endvidere, at de vurderer, at såfremt der kommer et iblandingskrav på 8 pct. biobrændstoffer vil der være plads til både DAKAs 2. generations biodiesel og avancerede biobrændstoffer. Også Landbrug og Fødevarer foreslår et iblandingskrav for biobrændstoffer på 8 pct. i 2020.

Både DAKA og Landbrug og Fødevarer gør endvidere opmærksom på, at det er vigtigt, at dobbelttælling af 2. generations biodiesel også fortsætter efter 2020.

Med en generel iblandingsprocent på de nuværende 5,75 og et iblandingskrav for avancerede biobrændstoffer på 0,9 pct. vil der antageligt ikke være det samme behov for at anvende den samme mængde 2. generations biodiesel som der er for



indeværende. Det vurderes dog, at der fortsat være behov for anvendelse af 2. generations biodiesel ved det nuværende iblandingskrav på 5,75 pct.

Det er i denne forbindelse vigtigt at være opmærksom på, at kravet om iblanding af avancerede biobrændstoffer først træder i kraft i 2020, der også er det år, hvor Danmark – og andre medlemsstater – skal have iblandet 10 pct. vedvarende energi i det brændstof der anvendes til landtransport.

Som nævnt oven for har parterne bag energiforliget fra 2012 besluttet, at de i 2017 vil tage stilling til, hvorledes EU's iblandingskrav om 10 pct. vedvarende energi i transportsektoren i 2020 skal opfyldes.

I den forbindelse vil der blandt andet skulle tages stilling til, hvorvidt iblandingskravet for biobrændstoffer skal forhøjes fra de nuværende 5,75 pct.

Til brug for parternes overvejelser har Energistyrelsen blandt andet udarbejdet "Analyse af alternative muligheder til opfyldelse af 2020 målet for VE til transport" fra december 2015, hvor det i eksempel 2 er anført, at 10 pct.-målet eksempelvis kan opfyldes ved blandt andet anvendelse af 8,15 pct. biobrændstoffer.

I forbindelse med parternes stillingtagen til en eventuel forøgelse af iblandingskravet, vil parterne også skulle tage stilling til en eventuel fortsættelse af dobbelttælling for visse biobrændstoffer.

Energistyrelsen skal yderligere bemærke, at 2. generations biodiesel er et produkt, der ligesom mange andre biobrændstoffer eksporteres og importeres i hele verden, og at salget ikke kun er begrænset til det land hvori det produceres. I den forbindelse er det relevant at bemærke, at der ikke ses tendenser til, at markedet for 2. generations biodiesel bliver mindre.

Iblandingskrav og el til biler og tog

92-gruppen har efterfølgende uddybet deres høringssvar og anfører blandt andet, at de bestemt finder iblandingskravet positivt, og at 92-gruppen ser avanceret biobrændstof som klart et fremskridt både i forhold til fossilt brændstof og fødevarebaseret biobrændstof.

92-gruppen har endvidere supplerende oplyst, at de mener, at Danmark generelt bør etablere mulighed for, at den vedvarende energi i transportsektoren, som leveres af elbiler og elektriske tog kan sælges til de virksomheder, som er underlagt forpligtelserne om 5,75 pct. biobrændstof, da dette vil øge incitamentet for el-drift og vil gennemføre, hvad EU havde til hensigt via indførsel af en såkaldt multiplier (at bidrag fra elektriske biler og tog kan tælle henholdsvis 5 og 2½ gange mod 10 pct.-målet) og gøre opfyldelsen af 10 pct. vedvarende energi i transport teknologineutralt.



Danmark foreslog under forhandlingerne af ILUC-direktivet at øge effektivitetsfaktoren for elbiler fra de da gældende 2½ til 5 (parallelt med at 2.g. biobrændstoffer tæller dobbelt). Danmarks forslag mødte bred opbakning og blev vedtaget.

Ved opfyldelse af det nationale mål indgår VE-el med de nævnte faktorer. Der er endnu ikke taget stilling til, om VE-el skal eller kan indgå i olieselskabernes opfyldelse af iblandingskravet, hvilket der ikke stilles krav om fra EU's side. Der er således heller ikke taget stilling til om effektivitetsfaktoren skal indgå i opfyldelsen af iblandingskravet.

Afgiftsfritagelse kun for avancerede biobrændstoffer

92-gruppen foreslår, at der fremover kun gives afgiftslettelser til de avancerede biobrændstoffer.

Energistyrelsen bemærker, at det er korrekt, at alle biobrændstoffer til transport ikke betaler CO₂-afgift. Der sondres således ikke mellem om der er en høj eller lav fortrængningsprocent for biobrændstoffet så længe det er bæredygtigt og fortrænger mindst 35 pct. drivhusgasser i forhold til fossile brændstoffer. Det bemærkes også, at spørgsmålet om afgiftslettelser henhører under Skatteministeren.

Hvilke virksomheder er omfattet lovforslaget

Energi- og Olieforum og GO'ON udtrykker bekymring for, om den nye definition af hvilke virksomheder der er omfattet af loven, vil medføre yderligere og vanskelige administrative byrder for de virksomheder, der omfattes af loven.

Energi- og olieforum er generelt positive overfor den nye definition, da den flytter iblandingsforpligtelsen tættere på de virksomheder, der forestår det endelige salg af brændstoffer, og som derved har den bedste indsigt i, hvortil brændstofferne anvendes.

Energi- og Olieforum frygter dog, at det kan føre til øgede administrative og økonomiske byrder for virksomheder, såfremt de omfattede virksomheder ikke har mulighed for at aftale, at en virksomhed kan hjælpe en anden virksomhed med de forpligtelser, de har efter loven.

GO'ON er bekymret for, om en mindre virksomhed som deres vil kunne løfte de forpligtelser, der påhviler dem efter loven i forhold til anvendelse af bæredygtige biobrændstoffer, indsamling af nødvendige oplysninger, udføre nødvendige beregninger og indrapportere til Energistyrelsen.



GO'ON er endvidere bekymret over den konkurrencemæssige situation, såfremt de indgår aftaler om, at andre virksomheder hjælper dem med at opfylde kravene i biobrændstofloven.

Energistyrelsen noterer, at oliebranchen generelt finder definitionen af hvilke virksomheder, der er omfattet af biobrændstofloven positiv, og er enig i, at virksomheder, der ikke tidligere var omfattet af loven, kan få nye administrative og økonomisk byrder af et mindre omfang.

Energistyrelsen er også enig i, at disse byrder i høj grad vil kunne afhjælpes ved, at de omfattede virksomheder indgår aftaler med andre virksomheder om, at disse kan hjælpe med opfyldelsen af disse byrder.

Efter den gældende lovs § 3, stk. 7, kan en virksomhed aftale med en anden virksomhed, at denne helt eller delvist opfylder den iblandingsforpligtelse. Denne bestemmelse opretholdes i lovforslaget.

Det er utvivlsomt, at man som en virksomhed der er omfattet af biobrændstofloven vil have administrative forpligtelser i forhold til eksempelvis sikring af iblanding af biobrændstoffer, og sikring af at disse er bæredygtige. Endvidere vil der skulle udarbejdes årlige rapporter om iblandingen som skal indsendes til Energistyrelsen.

Disse administrative forpligtelser kan, måske særligt for et mindre selskab, med fordel overlades til andre.

Energistyrelsen er bekendt med, at nogle mindre olieselskaber har valgt at købe deres brændstof inklusive betalt energiafgift, og det vil så være det selskab, der leverer til det mindre olieselskab, der bliver ansvarlig efter lovforslaget.

Mindre olieselskaber, der selv betaler energiafgift og derved omfattes af loven og dens forpligtelser, vil således kunne undgå at blive omfattet af loven ved at indgå aftale med det olieselskab, der leverer brændstof til virksomheden, om at det mindre olieselskab kun aftager brændstof der er betalt energiafgift af.

Et olieselskab vil også have mulighed for på privatretligt grundlag at indgå aftale med andre virksomheder om, at disse varetager forpligtelserne på olieselskabets vegne. Der vil eksempelvis kunne indgås aftale om, at den ene virksomhed udarbejder rapporter om iblanding på den anden virksomheds vegne, og indsender den til Energistyrelsen på den anden virksomheds vegne.

Det vil også kunne overlades til den første virksomhed, at denne på den anden virksomheds vegne står for indkøb af bæredygtige biobrændstoffer og sørge for den rigtige iblandingsprocent for de brændstoffer der sælges.



Eksemplerne er ikke udtømmende, og der er en stor grad af fleksibilitet for de forpligtelser som en virksomhed på privatretligt grundlag kan overdrage til en anden virksomhed.

Endelig skal virksomhederne være opmærksomme på den mulighed, der ligger i, at et selskab, der ikke i sig selv er omfattet af loven, også vil kunne understøtte branchen.

Der kunne eksempelvis være tale om, at et selskab der i forvejen har opbygget administrative systemer til varetagelse af forpligtede virksomheder, fortsat vil kunne understøtte de forpligtede virksomheder i forhold til indkøb af bæredygtige biobrændstoffer, indrapportering m.v.

Man vil også kunne forestille sig, at et sådant selskab kunne fungere som mellemmand for handel med de "biotickets", som virksomhederne også tidligere har kunnet handlet mellem hinanden. I sådanne handler vil der også kunne indgå "biotickets" fra gasselskaber.

Det er dog vigtigt for virksomhederne at være opmærksomme på, at ansvaret for overholdelse af loven fortsat ligger hos den virksomhed, der er omfattet af loven.

Dette indebærer, at selv om et olieselskab, der er omfattet af loven, på privatretligt grundlag har indgået en aftale med en anden virksomhed eller selskab, om at denne varetager visse forpligtelser for det af loven omfattede selskab, f.eks. et olieselskab, eksempelvis sikring af iblanding bæredygtige biobrændstoffer og indrapportering til Energistyrelsen, så vil det fortsat være olieselskabet, der er ansvarlig efter loven for, at biobrændstoffer er bæredygtige, og at der er iblandet en tilstrækkelig mængde biobrændstoffer.

Ansvaret for overholdelse af loven ligger altså altid hos den virksomhed, der er ansvarlig efter loven uanset om den ansvarlige virksomhed har indgået aftaler med andre om, at disse varetager nogle af virksomhedens forpligtelser.

For så vidt angår GO'ONs bekymring for den konkurrencemæssige situation kan det ikke udelukkes, at enkelte virksomheder vil tage en højere pris end andre virksomheder eller selskaber for at yde den ønskede service. Det skal dog bemærkes, at de skitserede muligheder har eksisteret siden biobrændstoflovens tilblivelse, og at der ikke tidligere er tilgået Energistyrelsen oplysninger om bekymringer for den konkurrencemæssige situation i denne forbindelse.

Endvidere bemærkes det, at branchen er underlagt de almindelige markedsmekanismer, og at der opfordres til at indhente tilbud fra flere forskellige parter inden en aftale indgås for at sikre en konkurrencedygtig pris.



Altid mindst 1 pct. flydende biobrændstoffer i alt benzin og diesel

EON, FREMSYN og Brancheforeningen for Biogas har i deres høringssvar anført, at kravet i den gældende biobrændstoflovs § om, at der altid skal være iblandet mindst 1 pct. bioethanol eller biodiesel i alt benzin eller diesel, der sælges til landtransport, bør ophæves.

Energistyrelsen skal bemærke, at kravet kun er gældende for benzin og diesel og ikke for gasformige brændstoffer. Kravet blev indført ved lovændring i 2012 og det fremgår af det daværende lovforslags bemærkninger, at lovændringen sikrer, at der ikke kan anvendes såkaldt "nonroad-diesel" til landtransport. Det skal endvidere bemærkes, at en sådan ændring ikke er et tema for nærværende lovændring.

Fortsat brug af konventionelle biobrændstoffer

Landbrug og Fødevarer finder det afgørende, at den eksisterende produktion af konventionelle biobrændstoffer baseret på landbrugsafgrøder fastholdes, da denne type biobrændstoffer fortsat er vigtige i forhold til den grønne omstilling.

Energistyrelsen skal oplyse, at der med vedtagelsen af det såkaldte ILUC-direktiv i 2015 blev indført en begrænsning for anvendelsen af fødevarebaserede biobrændstoffer på 7 procentpoint ud af 10 pct.-målet i 2020. Kravet træder altså først i kraft i 2020.

Det er muligt for de enkelte medlemsstater at fastsætte en lavere begrænsning end de nævnte 7 procentpoint.

Høringssvarene har ikke givet anledning til justering af lovforslaget, men dele af lovforslagets bemærkninger vil blive udbygget på baggrund af høringssvarene. Dette gælder særligt afsnittet om, hvilke virksomheder der er omfattet af lovens forpligtelser, og hvilke muligheder virksomhederne har for at indgå aftaler med hinanden om hjælp til at opfylde lovens iblandingskrav.

Hørte virksomheder og organisationer m.v.

Liste over de hørte virksomheder og organisationer m.v. som lovforslaget den 12. august 2016 blev sendt i høring til:

De med **fed** markerede høringssvar har afgivet høringssvar.

3F, 92-gruppen, ACE Denmark Akkrediteringsinstitutionen, inklusiv Akkrediteringsrådet, Advokatrådet – Advokatsamfundet, Akademiet for de Tekniske Videnskaber, Altinex Oil Denmark A/S, Ankenævnet på Energiområdet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdstilsynet, Benzinforhandlernes Fælles Repræsentation, BFI-indkøb, Bilfærgernes Rederiforening, Bio-Energipark Tønder,



Biorefining Alliance, **Brancheforeningen for Biogas**, Brancheforeningen for Biogas (Bruno Sander Nielsen), Brancheforeningen for Decentral Kraftvarme, Cepos, Cevea, Circle K, CO-industri, Concito, Dajolka, **Daka**, Dakofo, DANAK (Den Danske Akkrediterings- og Metrologifond), Danisco – Genencor, Hveiti, Danish Offshore Industry (Esben Mortensen), Danish Operators, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Tekniske Universitet, Danmarks Vindmølleforening, **Dansk Affaldsforening**, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Fjernvarme, Dansk Gasteknisk Center (DGC), Dansk Geotermi Aps, **Dansk Industri**, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Skovforening, Dansk Standard, Dansk Transport og Logistik (DLTL), Danske Regioner, **De Danske Bilimportører**, Det Økologiske Råd, DONG Energy A/S, DS Håndværk & Industri, DTU – Afdelingen for myndighedsbetjening, Emmelev Mølle, **Energi- og Olieforum**, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Energitjenesten, **EON**, Forbrugerrådet, Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI), Foreningen af Statsautoriserede Revisorer, Foreningen Danske Kraftvarmeværker, Foreningen for Slutbrugere af Energi, **Fremsyn**, Frie Elforbrugere, **GO´ON**, Greenpeace, GTS (Godkendt Teknologisk service), Haahr benzin, HMN Naturgas I/S, Hornsyld Købmandsgaard A/S, Håndværksrådet, Inbicon, Ingeniørforeningen i Danmark (IDA), KL (Kommunernes Landsforening), Københavns Kommune - Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune – Økonomiforvaltningen, **Landbrug & Fødevarer**, Landsorganisationen i Danmark (LO), **Maabjerg Energy Concept**, Maskinmestrenes Forening, Materialeplatformen, Møllerup Mølle, Mærsk Olie og Gas AS, **Nature Energy**, Nephentes, Noah, Nordic Green, Nordisk Folkecenter for Vedvarende Energi, Nordsøenheden, Novozymes, Offentlig Ansattes Organisationer (OAO), OK, Oles Olie, Organisationen for Vedvarende Energi, Q8, Rederiforeningen af 2010, RenoSam, Rigsrevisionen, Samvirkende Energi- og Miljøkontorer, SDE - Sammensluttede Danske Energiforbrugere, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening Danske Maritime, Statoil, Søfartens Ledere og Radiotelegrafistforeningen af 1917, Sønderjysk Landboforening, Tekniq, Teknologisk Institut, UNO X, Vattenfall A/S, Vindmølleindustrien, WWF, Østkraft.