

Elbiler som intelligent regulering i elmarkedet
Et projekt under Energistyrelsens forsøgsordning for elbiler

Slutrapport fra Nordjysk Elhandel (nu Neas Energy)

Januar 2013



Nordjysk Elhandel købte to Think City elbiler i maj 2009 med tilskud fra Energistyrelsen. Der har været en del udfordringer med elbilerne, der har haft mange fejl. Derudover har det været problematisk at få repareret elbilerne. Status er ved slutningen af 2012, at begge biler har holdt stille omtrent halvandet år.

Projektets formål

Nordjysk Elhandel er både forbrugs- og produktionsbalanceansvarlig og har endvidere stor praktisk erfaring med fjernstyring af kraftvarmewærker og elkedler i spot- og regulerkraftmarkederne mm.

Formålet med projektet var at teste elbilerne og styre opladningen i forhold til elmarkedet. Herunder opladning af elbilerne, når det blæser meget, men forbruget er lille. Desuden anvendelse af elbilerne til op- og nedregulering indenfor driftsdøgnet, hvis der er ubalancer i forhold til det der er forventet - f.eks. hvis det blæser mere eller mindre end vindprognoserne har forudsat. Desuden blev bilerne anvendt som pendlerbil for virksomhedens medarbejdere.

Nordjysk Elhandel købte med støtte fra Energistyrelsen to Think City elbiler. Udstyr til at styre opladning blev i første omgang installeret i den ene af bilerne, hvilket skulle give mulighed for trådløst at styre opladningen uafhængigt af, hvor brugeren befinder sig.

Projektets fremdrift

På det tidspunkt, hvor bilerne skulle købes ift. tilskuddet fra Energistyrelsen, var der umiddelbart kun to forskellige muligheder for elbiler. Projektet omfattede oprindeligt to Fiat Panda-el. Nordjysk Elhandel valgte dog i stedet at anskaffe biler af mærket Think City, bla. fordi Fiat Panda'ernes pris var steget betragteligt efter at det første tilbud var blevet indhentet. Desuden havde den danske forhandler Think City på lager, hvilket medførte en hurtig leverance af køretøjerne.

Bilerne blev leveret i slutningen af maj 2009. Fem uger senere fejlede først den ene og siden den anden elbil. Generelt var der mange fejl på bilerne i 2009, hvor de en del måneder stod stille. Desværre var dette startskuddet til en meget lang række af forskellige fejl på bilerne og store vanskeligheder med at få dem repareret. Bilerne blev kørt til leverandørens værksted i Roskilde på fejleblad.

I slutningen af november 2009 sendte den norske producent en mekaniker ned til Nordjysk Elhandels lokale Peugeot-værksted, hvor en del fejl (bla. løse forbindelser) blev repareret.

I 2010 var der kun få fejl på bilerne, men i februar 2011 begynder problemerne igen. Der har været flere former for fejl, og det vil være for omfattende her at komme ind på alle de kvaler, der har været og de ting, der er forsøgt for at afhjælpe problemerne.



Den ene bil var i løbet af 2011 foråret en tur i Roskilde, hvor værkstedet ikke kunne finde nogen fejl - dette på trods af at bilen ikke kunne lade op i Aalborg. Et andet eksempel er, at bilerne ikke ville starte om morgenen, og medarbejderne derfor ikke kunne komme på arbejde. En af bilerne holdt en hel del gange stille midt i et kryds eller satte ud ved kørsel ud af lige vej - som om den pludselig mistede forbindelsen til batteriet. Heldigvis lykkedes det for det meste at få bilen startet igen. En mindeværdig undtagelse er fra det første år, hvor en medarbejder holdt klokken seks om aftenen i regn og halvmørke i nærheden af arbejdspladsen lige midt i et stort kryds. Heldigvis var der nogle der arbejdede over, og kunne komme og hjælpe til med at skubbe bilen hjem! Der har også været problemer med, at den ene bil afladede meget hurtigere end normalt.

Begge biler er nu ude af drift. Den ene bil har holdt stille siden midt i juli 2011 og vil ikke lade. Den anden har stået stille siden efter sommeren 2011. Der har været forsøgt rigtig mange forskellige ting. Det lader ikke til, at der er nogle i Danmark der kan få adgang til Think-bilernes software, og dermed få den ud af køre igen.

Noget af det, der forekommer meget u hensigtsmæssigt ved Think-bilerne, er ikke så meget, at de skal kobles til en computer for at hente data og fejlfinde, men at analyse af data kun kan foretages af producenten i Norge. Dvs. at den danske forhandler henter data ud, sender det til Norge og får nyt software tilbage, som så skal lægges ind i bilerne. Dette er specielt u hensigtsmæssigt, hvis producenten har ferie eller er i betalingsstandsning, som det skete det første år, eller ligefrem konkurs som i 2011. Dette betyder, at ingen kan komme ind i bilernes software. Forhandleren fik midt i 2012 den ene bil over, med håb om, at de kunne tilgå bilen og få den til at køre, men det er stadig ikke lykkedes. De fortæller endvidere, at der står flere biler hos dem med lignende problemer.

Det lokale Peugeot-værksted investerede i 2011 i en computer, der skulle kunne give adgang til bilernes software. De mangler dog et password hvilket betyder, at det alligevel ikke gav mulighed for at få adgang til bilens software.

Samarbejdet med forhandleren har været godt. Forhandleren har været imødekommende og forstående overfor problemerne – dog har forhandleren haft udfordringer med at løse problemerne.

Kontakten til producenten har været blandet. Producenten har været overordentligt vanskelig at få fat på, men når det er lykkedes har samarbejdet været positivt. Som nævnt tidligere tilbød producenten pludselig at sende en mekaniker til det lokale Peugeot-værksted, hvilket må siges at være god service.

Elbilerne har været meget usikre i drift, hvor der har været alt for mange problemer, og bilerne har stået stille i for lang tid som følge af lange værkstedsophold.

RESULTATER

Elbilernes anvendelse

Inden for arbejdstiden blev bilerne (i de perioder, hvor de kunne køre), anvendt som udlånsbil, og udenfor arbejdstiden som pendlerbil for virksomhedens medarbejdere. Indenfor arbejdstid blev de anvendt til ærindekørsel for eksempel møder ude i byen – i gennemsnit en gang om dagen. Som pendlerbil anvendes bilerne næsten hver dag 5-30 km. Den ene bil har kørt knap 10.000 km og den anden formodentlig tilsvarende.

Det har været en udfordring at finde ud af, hvordan medarbejderne skattemæssigt kunne benytte bilerne. I begyndelsen blev bilerne således kun anvendt til ærindekørsel i arbejdstiden. Selvom Nordjysk Elhandel har nogle få ærinder og nogle kunder i nærheden, var dette dog en begrænset anvendelse af bilerne.

Energistyrelsen fik efterfølgende en dispensationsaftale med Skatteministeren, og bilerne er siden blevet anvendt til privatkørsel. Dette var en stor succes og har betydet, at bilerne blev brugt flittigt. Det fungerede meget fint. Elbilerne kunne nemt bookes i kalenderen og nøglerne lå i receptionen. En hel del medarbejdere brugte bilerne, og de var meget tilfredse og glade for at køre i bilerne (når der ikke lige var fejl eller de ikke kunne starte). Brugerne udtrykte, at det er rigtig rart at have muligheden for at låne en ekstra bil, og at bilerne var supergode at køre i – specielt til bykørsel. Præcist hvor mange der har brugt bilerne er ikke talt op, men et kvalificeret gæt er 30 medarbejdere. Mange har egen eller firmabil og havde ikke brug for at låne en bil. De, der brugte bilerne, var typisk enten medarbejdere uden bil, eller hvor der er én bil til to voksne i husstanden. Det er medarbejdere af begge køn der brugte bilerne.

I forhold til anvendelsen var bilernes rækkevidde fuldt tilstrækkelig. Bilen kunne ifølge producentens specifikationer køre 170 km på en opladning. Bilerne har kørt både til Århus og Thisted uden problemer. Rækkevidden er dog ikke specifikt blevet testet.

Opladning

Begge bilerne stod som udgangspunkt altid til opladning, når de holdt ved Nordjysk Elhandel. Der er to dedikerede parkeringspladser med elstik. Elbilerne oplader med 230 V, 1-fase og 10 A. Medarbejdere, der havde adgang til elstik, opladede også bilen ved hjemmet om natten.

Der sad et opladningsaggregat på det elkabel, der forbinder elbilen med netstikket. Allerede i juli 2009 var der problemer med denne lader. Det viste sig, at den ikke er vandtæt, hvilket forekommer meget u hensigtsmæssigt, da det vel kan forventes, at bilen står til opladning udendørs og at det af og til regner. Problemet blev konstateret ved at ryste opladeren, som tydeligvis havde en del vand indeni. Laderen kunne ikke skilles ad, så vandet kunne ikke umiddelbart komme ud igen.

Laderen er siden blevet bygget ind i bilerne af det lokale Peugeot-værksted.

Der var også det først år problemer med, at ladningen af bilen fik relæet til at slå fra på den gruppe, hvor bilopladningen var installeret. Det var heldigvis ikke koblet til andre ting i huset!

I bilerne er der to batterier. Det store salt-nikkelbatteri og et lille blybatteri, som giver strøm til elektronikken i bilen. Dvs. hvis blybatteriet er fladt, er der ingenting der virker, heller ikke opladning af det store batteri.

Hvis bilen således af en eller anden grund er helt afladt, lader blybatteriet ikke op når bilen sidder i stikket. Derfor var Nordjysk Elhandel i 2009 nødt til at anskaffe en almindelig oplader til blybatteriet. Herefter lykkedes det at lade blybatteriet.

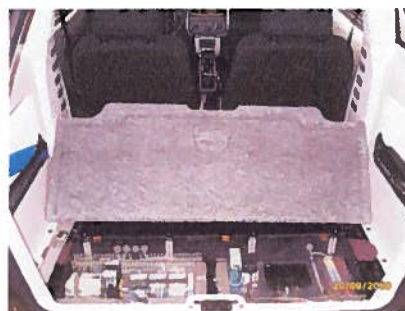
Inden producentens mekaniker besøgte det lokale Peugeot-værksted havde bilerne den fejl, at de afladde blybatteriet, når de var færdige med at aflade det store batteri, hvilket var meget u hensigtsmæssigt.

Selve ladestikket, der skulle sættes i bilen, kunne godt være lidt vanskeligt at få af og på. Af og til var der ikke fuld kontakt, hvilket betød, at bilen ikke var ladet op, når den næste skulle bruge den.

Forsøgsselement

Projektets forsøgsselement havde til formål at lave forsøg med styret opladning af elbilerne. Forsøgsselementet blev af flere årsager ikke udrullet. Som det fremgår ovenfor, har der været anvendt en del energi på bare at holde bilerne kørende. En anden årsag var bilens datalogger, som Nordjysk Elhandel ventede på først at få installeret, siden ventede på vejledning til, hvordan Vikingegaardens webportal fungerede (på portalen var det muligt at følge kørselsdata og batteristand for elbilerne). Siden april 2011 var det muligt for Nordjysk Elhandel at følge bilernes batteristand gennem portalen. En tredje udfordringer var, at det viste sig, at den type batteri som sidder i Think City ikke er specielt velegnet til at starte og stoppe ladningen.

Der blev installeret fjernstyring i den ene bil, hvortil Nordjysk Elhandel skulle kunne sende start- og stopsignal om, hvornår opladningen skulle foregå. Fjernstyringen fylder en del, men heldigvis var der et par fordybninger under måtten i bagagerummet, hvor den kunne være. Der blev også installeret en drejeknap, således at bilisten kunne angive, om bilen skulle kunne køre 50 eller 100 km næste gang bilen skulle benyttes. Bilen blev lagt ind som en enhed i det IT-system som anvendes til at fjernstyre kraftvarmeværkerne.



Økonomi

Transport af bilen til leverandørens værksted i Roskilde har været en udfordring, da der er langt og det således er dyrt. Specielt når en bil ikke kan køre, kan den tilsyneladende ikke komme med en almindelige transport, og det koster en del mere at få den transporteret.

Andre resultater

Begge biler har fået en anden farve. Overfladen på en Think City er gennemfarvet plastik og det har givet lidt ekstra udfordringer. Begge biler var lysegule da de blev leveret, og de er blevet meget orange – og ret friske. Samtidig med, at ThinkCity er en "sød" og speciel bil gjorde farven, at bilerne vakte endnu mere opsigt. Desuden satte Nordjysk Elhandel en grafik på, der viste, at det er en elbil, der får strøm fra en vindmølle. Den ene bil fik i første omgang såkaldt taxa-folie. Folien var meget vanskelig at sætte på, og alligevel er det ikke optimalt, bla. fordi der nemt kommer skader i folien.



Pga. de mindre gode erfaringer med folien besluttede Nordjysk Elhandel at få den anden bil malet. Dette gav et langt bedre og flottere resultat end folien og kan absolut anbefales, selvom det koster mere.

Videndeling

Bilerne har været brugt til flere udstillinger og arrangementer, f.eks. Hjallerup marked, store håndboldkampe, hvor Nordjysk Elhandel har været sponsor, vindarrangementer i Sverige, flere arrangementer i Ingeniørforeningen, med oplæg og prøvekørsel, et kommunalt elbilarrangement, universitetet, Autocollege, og flere andre steder, hvor der har været brug for et blikfang. To grupper af studerende har fået prøveture som optakt til projektarbejde om elbiler. Det var et hit og vakte store smil. I forbindelse med forsøgsordningen blev der holdt oplæg i Energistyrelsen.

Som nævnt vakte bilerne opsigt, da de kører rundt i byen, eller stod ved medarbejdernes bopæl. Den ene bil blev desuden lånt ud til et firma, der skulle bruge blikfang på Industrimessen i Herning og til en efterskole, der skulle holde et weekendarrangement om vedvarende energi.

Samarbejde med projektpartnere

Der har været samarbejde med flere institutioner og virksomheder siden projektets opstart.

Samarbejdet med Energistyrelsen har fungeret upåklageligt, og Energistyrelsen har været behjælpelige i det omfang det har været nødvendigt. Det var hovedsageligt i første periode af projektet, at Nordjysk Elhandel var i kontakt med Energistyrelsen. Nordjysk Elhandel var med i pilotprojektet i forhold til installation af logningsudstyret og var i den forbindelse til et par møder i København. Dette gav også et interessant indblik i andre projekter.

Installationen af logningsudstyret, ledet af Vikingegaarden, trak ud i meget lang tid. Vikingegaarden lovede flere gange noget, som de ikke kunne overholde. De har været venlige og

imødekommende, men teknologien, softwareudviklingen og udarbejdelse af manual har tilsyneladende givet dem flere udfordringer end forventet.

Nordjysk Elhandel trak i det i daglige ikke meget data fra Vikingegaardens portal. Portalen var ok, men kunne godt være lidt vanskelig at finde rundt i.

Det lokale Peugeot-værksted var meget behjælpelige. De ville gerne have erfaringer med elbiler og bilerne blev serviceret der.

Slutregnskab projekt EIRE


Pr. 31.12.12

	Afholdte udgifter	Tilskudsberettigede udgifter	Budgetterede udgifter	Budgetterede tilskudsberettigede udgifter
DKK				
Bil				
Køretøj 1	230.485	88.820	248.160	100.053
Køretøj 2	230.485	88.820	248.160	100.053
Ladeudstyr				
Ladeudstyr			194.000	174.600
Dataopsamling				
Konsulentonorar			200.000	180.000
I alt	460.970	177.640	890.320	554.706

Journal nr. 33062-0019 ved Energistyrelsen

5/2-13

Dato


Bo Lyng Rydahl
CEO

Underskrift



Regnskabsbilag EIRE

Pr. 31.12.12

Firma	CVR	Fakturanummer	Dato	Fakturabeløb u/moms
Nellemann Roskilde A/S	13644497	147332	18-05-2009	230.485
Nellemann Roskilde A/S	13644497	147333	18-05-2009	230.485

Nordjysk Elhandel A/S
Skelagervej 1
9000 Ålborg

BOGFØRT

Date		Signatur	
Kontrolløret	26/5-09		
Aftøseret	26/5-09		
Betalt	3/6 2009		
K	D	Afd.	Medarb.
	71320	9101	
Foff.	Projekt	Lara	
	9040		

Nellemann Roskilde AS
Betonvej 1
4000 Roskilde

Telefon: 46 75 51 24
Telefax: 46 75 60 70

roskilde@nellemann.dk
www.nellemann.dk

Bank: Danske Bank
Kontonr. 9173-4825132937
CVR-nr. 13644497

Kunde nr.
40003886
Ordre nr.
147332

Rekvizition
Ordre dato
18-05-2009

Vognfaktura

Bilmærke
Think City

Faktura nr. 124750
Reg nr. ZV24319
Dato 18-05-2009
Km. 100
Side 1

Antal

Nummer

Tekst

Pris

Beløb

Vedr. Projekt EIRE – Elbiler som Intelligent Regulering i Energisystemet

Salg af Fabriksny bil

Antal	Nummer	Tekst	Pris	Beløb
		Mærke	THINK	
		Type	Think City	
		Årgang	2009	
		Farve	Gul	
		Stelnr.	YYCFT26B28J004234	
		Nøglenr.	T241244	
		Km. stand	100	
		Reg 1. gang	18-05-2009	
1,00	THINK4234	Salgspris	156.000,00	156.000,00
1,00	THINK4234	Zebra Batteri	69.000,00	69.000,00
1,00	THINK4234	Måtter	395,00	395,00
1,00	THINK4234	Radio/cd	1.395,00	1.395,00
1,00	THINK4234	Fragt - Roskilde/Ålborg	1.695,00	1.695,00
1,00	THINK4234	Leveringsomkostninger	2.000,00	2.000,00
1,00	nrpl	Nummerplader, uden moms	1.180,00	1.180,00

nellemann
Nellemann Roskilde AS
Betonvej 1 - 4000 Roskilde
Telef. 46 75 51 24 - Fax: 46 75 60 70
Sælger

Køber

De blev betjent af Michael Korreborg	Mek.	Betalingsdato 18-05-2009	Salg u/Moms (*) 1.180,00	Salg m/Moms 230.485,00	Moms 57.621,25	Valuta DKK	TOTAL 289.286,25
---	------	-----------------------------	-----------------------------	---------------------------	-------------------	---------------	---------------------

Specielt hjemskaffede varer tages ikke retur. Ved returnering af rigtigt leverede varer beregnes returgebyr.
Ved for sen indbetaling forbeholder vi os retten til at tilskrive renter 1% per måned og rykkergebyr.

Nordjysk Elhandel A/S
Skelagervej 1
9000 Ålborg

BOGFØRT

	Dato	Signatur
Kontrolleret	26/5-09	[Signature]
Attesteret	27/5-09	[Signature]
Betalt	3/6 2009	[Signature]
K	D	Afd.
	71320	9101
Forr.	Projekt	Land
	9040	

28/5-09 SM

Nellemann Roskilde AS
Betonvej 1
4000 Roskilde

Telefon: 46 75 51 24
Telefax: 46 75 60 70

roskilde@nellemann.dk
www.nellemann.dk

Bank: Danske Bank
Kontonr. 9173-4825132937
CVR-nr. 13644497

Kunde nr. 40003886
Rekvistion
Ordre nr. 147333
Ordre dato 18-05-2009

Vognfaktura

Bilmærke
Think City

Faktura nr. 124751
Dato 18-05-2009
Reg. nr. ZV24321
Km. 100
Side 1

Antal	Nummer	Tekst	Pris	Beløb
-------	--------	-------	------	-------

Vedr. Projekt EIRE – Elbiler som Intelligent Regulering i Energisystemet

Salg af Fabriksny bil

Mærke THINK
 Type Think City
 Årgang 2009
 Farve Gul
 Stelnr. YYCFT26B38J004226
 Nøglennr. T241221
 Km. stand 100
 Reg 1. gang 18-05-2009

Antal	Nummer	Tekst	Pris	Beløb
1,00	THINK4226	Salgspris	156.000,00	156.000,00
1,00	THINK4226	Zebra Batteri	69.000,00	69.000,00
1,00	THINK4226	Måtter	395,00	395,00
1,00	THINK4226	Radio/cd	1.395,00	1.395,00
1,00	THINK4226	Fragt - Roskilde/Ålborg	1.695,00	1.695,00
1,00	THINK4226	Leveringsomkostninger	2.000,00	2.000,00
1,00	nrpl	Nummerplader, uden moms	1.180,00	1.180,00

nellemann
 Nelleman Roskilde AS
 Betonvej 1 - 4000 Roskilde
 Tel: 46 75 51 24 - Fax: 46 75 60 70
 Sælger

Køber

De blev betjent af	Mek.	Betalingsdato	Salg u/Moms (*)	Salg m/Moms	Moms	Valuta	TOTAL
Michael Korreborg		18-05-2009	1.180,00	230.485,00	57.621,25	DKK	289.286,25

Specielt hjemskaffede varer tages ikke retur. Ved returnering af rigtigt leverede varer beregnes returgebyr. Ved for sen indbetaling forbeholder vi os retten til at tilskrive renter 1% per måned og rykkergebyr.

Den uafhængige revisors erklæring på slutregnskab ”Elbiler som intelligent regulering i elmarkedet”, journal nr. 33062-0019

Til Energistyrelsen

Vi har revideret det af NEAS Energy A/S udarbejdede slutregnskab for ”Elbiler som intelligent regulering i elmarkedet”, journalnr. 33062-0019. Slutregnskabet udviser samlede tilskudsberettigede udgifter for 177.640 kr.

Slutregnskabet aflægges efter bekendtgørelse nr. 1142 af 28. november 2008 om statstilskud til forsøgsordning med elbiler.

Ledelses ansvar for slutregnskabet

Støttemodtagers ledelse har ansvaret for at udarbejde og aflægge et slutregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med bekendtgørelsen, at slutregnskabet giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne. Herudover er det ledelsens ansvar, at de dispositioner, der er omfattet af slutregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis.

Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om slutregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning samt god offentlig revisionsetik. Disse standarder og bevillinger kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad af sikkerhed for, at slutregnskabet ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i slutregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurdering af risici for væsentlig fejlinformation i slutregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for NEAS Energy A/S' udarbejdelse af et slutregnskab i overensstemmelse med bekendtgørelsen. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af NEAS Energy A/S' interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende, om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt den samlede præsentation af slutregnskabet.

Revisionen omfatter desuden en vurdering af, om der er etableret forretningsgange og interne kontroller, der understøtter, at de dispositioner, der er omfattet af slutregnskabet, er i overensstemmelse med meddelte bevillinger, love og andre forskrifter samt med indgåede aftaler og sædvanlig praksis, herunder bekendtgørelse nr. 1142 af 28. november 2008 om statstilskud til forsøgsordning med elbiler.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Konklusion

Det er vores opfattelse, at slutregnskabet i alle væsentlige henseender er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabsbestemmelserne i bekendtgørelse nr. 1142 af 28. november 2008 om statstilskud til forsøgsordning med elbiler.

Supplerende oplysninger om anvendt regnskabspraksis og om begrænsning i distribution og anvendelse


Uden at modificere vores konklusion henleder vi opmærksomheden på, at slutregnskabet har som særligt formål at overholde bekendtgørelse nr. 1142 af 28. november 2008 om statstilskud til forsøgsordning med elbiler. Som følge heraf kan slutregnskabet være uegnet til andet formål.

Vores erklæring er alene udarbejdet til brug for NEAS Energy A/S og Energistyrelsen og bør ikke udleveres til eller anvendes af andre parter end NEAS Energy A/S og Energistyrelsen.

Aalborg, den 8. februar 2013

Deloitte

Statsautoriseret Revisionspartnerselskab


Lars Birner Sørensen
statsautoriseret revisor

ANSØGNING OM UDBETALING

Energistyrelsens j.nr.
33062-0019

Nordjysk Elhandel A/S (CVR.nr. 20293195), skal herved ansøge om udbetaling af tilskud vedrørende projekt "Elbiler som intelligent regulering i elmarkedet (EIRE)"

Ifølge Energistyrelsens tilsagn af kan tilskuddet maksimalt udgøre 554.706,00 kr.

Angiv, om der søges om udbetaling af rate, eller om udbetaling ved projektafslutning. (sæt ét kryds)

Der søges om udbetaling af rate Ja ()

Der søges om udbetaling ved projektets afslutning Ja (x)

Der ansøges om udbetaling af støtte til anskaffelse af elbil svarende til maksimalt 95% af de faktiske meromkostninger ved køb af bil:

kr. 177.640

Der ansøges om udbetaling af støtte til anskaffelse af ladeudstyr svarende til maksimalt kr. 20.000,- pr. ladestander og maksimalt 90% af de faktiske omkostninger

kr. _____

Der ansøges om udbetaling af støtte til anskaffelse af avanceret ladeudstyr, som er selvstændigt begrundet i projektbeskrivelsen og i projektets forsøgs-elementer svarende til maksimalt 90% af de faktiske omkostninger

kr. _____

Der ansøges om udbetaling af støtte til forsøgs-element

kr. _____

I alt søges der om udbetaling af

kr. 177.640

Ansøgningen vedlægges dokumentation i form kopier af betalte fakturaer, hvor det klart fremgår hvad de afholdte udgifter dækker og for skal der fremgå formål, timepris og timeforbrug. Desuden vedlægges et projektregnskab over de afholdte, tilskudsberettigede udgifter. Ved ratevis udbetaling består projektregnskabet i et delregnskab for den del af projektet, hvortil der søges om udbetaling. Ved udbetaling ved projektets afslutning består projektregnskabet af et regnskab for hele projektet. Projektregnskabet underskrives af ansøger og skal være revideret og dokumenteret i overensstemmelse med kravene i tilsagnet og i "Standardvilkår for tilsagn om og udbetaling af statstilskud til forsøg med elbiler", der var vedlagt tilsagnet.

Kontooplysninger:

Tilskuddet ønskes udbetalt på følgende konto i pengeinstitut:

Bank- eller girokonto: Reg. nr. 5059 Kontonr. 0001001891

Bank, afd.: DYSKE BANK, TOLOBODPLADS 1, 9000 AALBORG

Underskrives af virksomhedens indehaver eller ansvarlige leder, der hermed bekræfter rigtigheden af ovenstående oplysninger.

5/2-13
Dato

Underskrift



Udfyldes af Energistyrelsen:

Beløb til udbetaling: _____ kr.

Beløb til bortfald: _____ kr.

Godkendt den _____ af _____

Attesteret den _____ af _____

ANSØGERERKLÆRING vedrørende Statstilskud til forsøg med elbiler

(Denne erklæring indsendes sammen med ansøgning om udbetaling af tilskud.)

Undertegnede tilsagnshaver Nordjysk Elhandel A/S erklærer herved i forbindelse med udbetalingsansøgning om statstilskud vedrørende projekt "Elbiler som intelligent regulering i elmarkedet (EIRE)" som Energi-styrelsen meddelte tilsagn til den :

- Projektregnskabet er rigtigt, udarbejdet i overensstemmelse med god regnskabsskik og indeholder kun tilskudsberettigede udgifter.
- Projektet er udført på de betingelser, som er angivet i vejledningen til ansøgningskemaet, samt i tilsagnet og de medfølgende "Standardvilkår for tilsagn og udbetaling af statstilskud til forsøg med elbiler", herunder følgende:
- Projektet er gennemført som forudsat i ansøgningen og tilsagnet.
- Projektet er gennemført indenfor den frist, der er fastsat i tilsagnet eller ved en eventuel fristforlængelse.
- Der var ikke indgået aftaler om arbejder eller leverancer m.v. eller påbegyndt arbejder eller gennemført indkøb m.v. vedrørende det tilskudsberettigede formål inden modtagelse af skriftligt tilsagn fra Energistyrelsen og ansøgers skriftlige accept heraf.
- Alle tilskudsberettigede arbejder er udført af momsregistrerede virksomheder. Dette gælder dog ikke eget arbejde eller arbejde, der er momsfritaget i henhold til momsloven.
- Tilskuddet er anvendt økonomisk forsvarligt til det angivne formål.
- Eventuelt vedlagte kopier af ordrebekræftelser og andre bilag svarer til originalerne.

Supplerende oplysninger: _____

5/2-13



Dato, underskrift ved virksomhedens indehaver eller ansvarlige leder og stempel

Bo Lyng Rydahl
CEO