

# Hovedkontrakt

Samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm



# Hovedkontrakt

mellem

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

og

Mols-Linien A/S  
Sverigesgade 6  
8000 Aarhus C  
CVR-nr.: 17 88 12 48

om

den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm



# Indhold

1.	Indledende bestemmelser .....	7
1.1.	Kontrakten.....	7
1.2.	Definitioner .....	7
1.3.	Fortolkningsprincipper .....	7
1.4.	Udkast til aftaler med tredjepart .....	7
2.	Færgedydelsen.....	9
2.1.	Den samfundsbegrundede færgebetjening.....	9
2.2.	Ændringer i ydelsen .....	9
2.3.	Operatørens ydelser.....	10
2.4.	Operatørens brug af underleverandører.....	10
2.5.	Havnefaciliteter m.v. ....	10
2.6.	Ydelser, der stilles til Operatørens rådighed .....	10
2.7.	Ophør.....	10
3.	Tid .....	11
3.1.	Forberedelsesperioden .....	11
3.2.	Driftsstart .....	11
3.3.	Varighed og udløb.....	11
3.4.	Forlængelse af kontraktperioden.....	12
4.	Økonomi.....	13
4.1.	Nettokontrakt .....	13
4.2.	Tilskud .....	13
4.3.	Tilkøb af billetprisreduktioner og omfordeling af billetprisreduktioner.....	13
4.3.1.	Formål .....	13
4.3.2.	Billetprisreduktioner med en fast sats.....	14
4.3.3.	Billetprisreduktioner på alle typer af passagerbilletter .....	15
4.3.4.	Omfordeling af billetprisreduktioner .....	17
4.4.	Tilkøb af ekstra Dobbeltture.....	17
4.4.1.	Procedure for tilkøb af ekstra Dobbeltture .....	18
4.4.2.	Prisen for tilkøb af ekstra Dobbeltture .....	18
4.5.	Betalingsvilkår .....	19
4.6.	Afgiftsændringer.....	19
4.7.	Pristal og prisopregning .....	20
4.7.1.	Pristal.....	20
4.7.2.	Prisopregning af tilskud, bod m.m. ....	20
4.7.3.	Prisopregning for maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser .....	20
5.	Operatørens sikkerhedsstillelse .....	21
6.	Forsikring og ansvar.....	22
7.	Operatørens misligholdelse.....	23
7.1.	Mangler ved Operatørens ydelser.....	23

7.2.	Transport- og Bygningsministeriets misligholdelsesbeføjelser ....	23
7.2.1.	Generelt.....	23
7.2.2.	Særligt om bod .....	23
7.3.	Afhjælpning.....	24
7.4.	Udskydelse af Driftsstart.....	24
7.5.	Forholdsmæssigt afslag.....	25
7.6.	Ophævelse .....	26
7.7.	Erstatningspligt for Operatøren.....	27
7.8.	Force majeure for Operatøren.....	27
8.	Transport- og Bygningsministeriets misligholdelse .....	28
8.1.	Misligholdelse af betalingsforpligtelse.....	28
8.2.	Anden misligholdelse .....	28
8.3.	Erstatningspligt for Transport- og Bygningsministeriet.....	28
8.4.	Force majeure for Transport- og Bygningsministeriet .....	28
8.5.	Fordringshavermora .....	29
9.	Afsluttende bestemmelser .....	30
9.1.	Myndighedskrav m.v.....	30
9.2.	Arbejdsklausul.....	30
9.3.	Beskæftigelse af elever og praktikanter.....	31
9.4.	Informationspligt .....	32
9.4.1.	Information til Transport- og Bygningsministeriet .....	32
9.4.2.	Information til operatøren for næste kontraktperiode .....	32
9.5.	Tavshedspligt .....	32
9.6.	Offentliggørelse.....	33
9.7.	Inspektion .....	33
9.8.	Overdragelse .....	33
9.8.1.	Transport- og Bygningsministeriets overdragelse .....	33
9.8.2.	Operatørens overdragelse .....	34
9.9.	Tvister .....	34
9.10.	Lovvalg.....	35
9.11.	Ændringer af Kontrakten .....	35
9.12.	Underskrift.....	35

# 1. Indledende bestemmelser

## 1.1. Kontrakten

Kontrakten består af denne Hovedkontrakt og bilag 1-5, inklusiv appendikser.

## 1.2. Definitioner

En række begreber i Kontrakten er defineret i bilag 1 Definitioner.

## 1.3. Fortolkningsprincipper

Kontrakten skal forstås og fortolkes ud fra en formodning om, at der ikke er modstrid.

Såfremt der alligevel konstateres modstrid, gælder følgende fortolkningsprincipper forud for dansk rets almindelige fortolkningsprincipper:

- a. Hovedkontrakten gælder forud for bilagene.
- b. Definitioner (bilag 1), Ydelsesspecifikation (bilag 2) med tilhørende appendikser og Anfordringsgaranti (bilag 3) gælder forud for de øvrige bilag.
- c. Spørgsmål og svar (bilag 4) gælder forud for Operatørens tilbud (bilag 5).

Operatøren kan ikke påberåbe sig, at det, der fremgår af Operatørens tilbud, medfører, at krav eller beskrivelser i de øvrige dele af Kontrakten ikke skal eller kan opfyldes. Det, der fremgår af de øvrige dele af Kontrakten, kan kun medføre, at beskrivelser i Operatørens tilbud ikke opfyldes, såfremt dette udtrykkeligt er angivet i de øvrige dele af Kontrakten.

Henvisning til Hovedkontrakten eller til en bestemmelse deri omfatter også de til Hovedkontrakten hørende bilag, der er relevante for den pågældende bestemmelse.

Hovedkontrakten samt bilag 1, 2 og 4 er udarbejdet i en dansk og en engelsk version. I tilfælde af uoverensstemmelser mellem den danske og den engelske version, har den danske version forrang.

## 1.4. Udkast til aftaler med tredjepart

Det forhold, at Kontrakten indeholder aftaler eller udkast til aftaler mellem Operatøren og tredjepart, som Operatøren skal eller kan indgå eller indtræde i, medfører ikke, at Transport- og Bygningsministeriet på nogen måde er part i de pågældende aftaleforhold, og Transport- og Bygningsministeriet

**hæfter navnlig ikke for disse tredjeparters aftaleforpligtelser, medmindre andet udtrykkeligt er angivet.**



## 2. Færgeydelsen

### 2.1. Den samfundsbegrundede færgebetjening

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm omfatter alle nødvendige aktiviteter til gennemførelse af færgebetjeningen, bl.a. personbefordring, godsbefordring (herunder transport af farligt gods), tilpasninger og ombygninger af havnefaciliteter, tilvejebringelse af færger og vedligehold af disse, billetsalg samt passagerinformation, som nærmere beskrevet i Kontrakten.

Færgebetjeningen skal ske mellem henholdsvis Rønne Havn og Ystad Havn, og mellem Rønne Havn og Køge Havn. Fragt af farligt gods skal sejles mellem Rønne Havn og Køge Havn. De detaljerede krav til færgebetjeningen er specificeret i Ydelsesspecifikationen (bilag 2).

### 2.2. Ændringer i ydelsen

Transport- og Bygningsministeriet har ret til at foretage tilkøb af billetprisreduktioner og omfordeling af billetprisreduktioner, jf. nærmere pkt. 4.3, og til at foretage tilkøb af Dobbeltture, jf. nærmere pkt. 4.4.

Det må herudover forventes, at der kan blive behov for at ændre i omfanget af ydelserne, herunder ved udvidelser, indskrænkninger og bortfald samt ved, at egentlige nye ydelser tilføjes. Tilsvarende kan der blive behov for at justere eller ændre ved ydelserne og måden, hvorpå ydelserne leveres.

Parterne accepterer, at sådanne ændringer må forventes at være en forudsætning for den optimale gennemførelse af Kontrakten, og at der i et vist omfang løbende mellem parterne bør aftales sådanne ændringer i form af tillægskontrakter.

Ved en parts fremsættelse af et ændringsønske er den anden part forpligtet til, inden for rimelig tid og senest inden 20 arbejdsdage, at afgive en skriftlig tilkendegivelse om de vilkår, som ændringen kan gennemføres på. En part kan alene afvise at gennemføre en ændring, såfremt parten kan godtgøre en saglig og loyal grund herfor, f.eks. at den pågældende ændring på de tilbudte vilkår vil påføre parten et tab.

Ændringer og forhandlinger vedrørende gennemførelse af ændringer samt vilkårene herfor skal ske under overholdelse af de udbudsretlige regler, samt de EU-retlige principper for medlemsstaternes betaling for offentlig service- trafik og om muligt på grundlag af de i forvejen med nærværende Kontrakt fastlagte opgavefordelinger og således at konsekvenserne af ændringerne står i forhold til indholdet af ændringerne.

Såfremt det trods ihærdige forsøg fra begge parter side ikke viser sig muligt at opnå enighed om en ændring, fortsætter Kontrakten på uændrede vilkår.

### 2.3. Operatørens ydelser

Operatørens ydelser skal opfylde de krav og vilkår for varetagelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, der fremgår af Kontrakten.

### 2.4. Operatørens brug af underleverandører

Operatøren må ikke uden Transport- og Bygningsministeriets skriftlige samtykke i videre udstrækning, end det fremgår af Kontrakten, benytte underleverandører til opfyldelse af den del af Kontrakten, der angår selve færgebetjeningen.

I den udstrækning Operatøren anvender underleverandører til opfyldelse af Kontrakten, hæfter Operatøren for underleverandørers ydelser og forhold på ganske samme måde som for egne forhold, og Transport- og Bygningsministeriet kan i alle tilfælde rette direkte henvendelse til Operatøren. Anvendelse af underleverandører indebærer således ingen begrænsning i Operatørens ansvar efter Kontrakten.

### 2.5. Havnefaciliteter m.v.

Operatøren afholder samtlige omkostninger forbundet med brug af havnene i Rønne, Ystad og Køge. Enhver omkostning knyttet til Operatørens benyttelse af havne som led i den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm er således Transport- og Bygningsministeriet uvedkommende.

Om havnefaciliteter m.v. i øvrigt henvises der til Ydelsesspecifikationens pkt. 6.

### 2.6. Ydelser, der stilles til Operatørens rådighed

Transport- og Bygningsministeriet har brugsret til visse havnefaciliteter i Rønne, Køge og Ystad. Transport- og Bygningsministeriets brugsrettigheder stilles til Operatørens rådighed til brug for Operatørens opfyldelse af Kontrakten. Brugsrettighederne i de tre havne er nærmere beskrevet i Ydelsesspecifikations pkt. 6, hvortil der henvises.

### 2.7. Ophør

I forbindelse med Kontraktens ophør påhviler der Operatøren en række forpligtelser, som følger af Kontrakten, jf. særligt Ydelsesspecifikations pkt. 9.4 og pkt. 9.5. Forpligtelserne gælder uanset årsagen til Kontraktens ophør (f.eks. udløb, ophævelse eller annullation).

## 3. Tid

### 3.1. Forberedelsesperioden

Forberedelsesperioden strækker sig over perioden fra tidspunktet for kontraktunderskrivelse til Driftsstart, jf. pkt. 3.2.

Forberedelsesperioden skal anvendes af Operatøren til at forberede sig på færgebetjeningsopgaven, så Operatøren kan gennemføre færgebetjeningen af Bornholm, herunder en velgennemført og rettidig Driftsstart.

De krav, der stilles til Operatøren vedrørende Forberedelsesperioden, fremgår af Ydelsesspecifikation, pkt. 10.

Uanset indholdet af Ydelsesspecifikations pkt. 10, er det Operatørens ansvar at sikre, at alle nødvendige forberedelsesaktiviteter er gennemført forud for Driftsstart, så Operatøren er klar ved Driftsstart til at påbegynde færgebetjeningen i fuldt og helt omfang i henhold til den godkendte sejlplan og i overensstemmelse med Kontrakten i øvrigt.

Såfremt Operatøren kan løfte den krævede kapacitet i henhold til den godkendte sejlplan ved Driftsstart med mindre tonnage end den samlede tilbudte tonnage, accepteres det dog, at Operatøren først råder over den resterende tonnage på det senere tidspunkt, hvor denne skal indsættes efter den godkendte sejlplan. Dette gælder dog ikke erstatningsfærger, som Operatøren skal råde over ved Driftsstart.

### 3.2. Driftsstart

Operatøren skal udføre alle sejlads, der skal afgå efter den 1. september 2018, kl. 0.00 (Driftsstart). Dog gælder, at Operatøren først påbegynder sejlads på ruten Rønne-Køge den 1. september 2018 efter kl. 6.00.

Vedrørende udskudt Driftsstart henvises til pkt. 7.4.

### 3.3. Varighed og udløb

Kontrakten udløber 10 år efter Driftsstart, dvs. ved udgangen af august 2028 ved Driftsdøgnets ophør, jf. bilag 1 Definitioner. Dog er sejlads på ruten Rønne-Køge med planmæssig ankomst i Rønne den 1. september 2028 også omfattet af Kontrakten, hvad enten sejladsen afgår den 31. august eller den 1. september 2028.

Ved udskudt Driftsstart udskydes Kontraktens udløb tilsvarende. Udskydes driftsstarten for eksempel med 4 måneder, vil Kontrakten løbe fra den 1. januar 2019 til udgangen af december 2028.

Operatøren skal gennemføre alle de sejladsere, der skal afgå inden Kontraktens ophør.

### 3.4. Forlængelse af kontraktperioden

Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at forlænge Kontrakten i op til 2 år, enten 1) to gange, hver gang for en periode af 12 måneder eller 2) én gang for en periode af 24 måneder.

Transport- og Bygningsministeriets ønske om at forlænge Kontrakten skal meddeles Operatøren med et varsel på mindst 1 år, dvs. ét år før Kontraktens udløb.

Hvis Transport- og Bygningsministeriet ønsker at gøre brug af muligheden for at forlænge Kontrakten i først 12 måneder og dernæst forlænge Kontrakten i yderligere 12 måneder, skal Transport- og Bygningsministeriets varseling af den anden 12 måneders forlængelse ske senest 1 år før denne 12 måneders periode begynder.

Ved Transport- og Bygningsministeriets udnyttelse af retten til at forlænge Kontrakten gælder Kontraktens bestemmelser i øvrigt uændret.

## 4. Økonomi

### 4.1. Nettokontrakt

Nærværende Kontrakt er en nettokontrakt. Operatøren oppebærer således, foruden tilskuddet fra Transport- og Bygningsministeriet, alle billetindtægter samt indtægter fra salg om bord, f.eks. af mad og drikke.

Der henvises for så vidt angår vilkår for billetter til Ydelsesspecifikationens pkt. 4.

### 4.2. Tilskud

Operatøren modtager fra Driftsstart og indtil Kontraktens ophør et fast årligt tilskud (kontraktbetaling) på 306,1 mio. DKK (2014-priser) fra Transport- og Bygningsministeriet for samtlige Operatørens ydelser.

Tilskuddet er i danske kroner og indeholder alle, på tidspunktet for afgivelse af tilbud, gældende afgifter inkl. moms.

Tilskuddet er fast og kan ikke være genstand for regulering, ej heller ved uforudsete omkostninger for Operatøren, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i nærværende Kontrakt.

Transport- og Bygningsministeriet har mod særskilt yderligere betaling til Operatøren ret til at foretage tilkøb af billetprisreduktioner og ekstra Dobbeltture, jf. pkt. 4.3.2, 4.3.3 og 4.4. Endvidere har Transport- og Bygningsministeriet uden særskilt yderligere betaling til Operatøren ret til at kræve en omfordeling af billetprisreduktioner, jf. pkt. 4.3.4.

Operatøren har altid ret til at indsætte ekstra overfarter i fri trafik. Operatøren modtager ikke tilskud herfor.

### 4.3. Tilkøb af billetprisreduktioner og omfordeling af billetprisreduktioner

#### 4.3.1. Formål

Formålet med de følgende bestemmelser er at sikre, at Transport- og Bygningsministeriet kan regulere billetpriser i Kontraktperioden inden for rammerne af udbudsretten og statsstøtteren.

Transport- og Bygningsministeriet beslutter, i hvilket omfang ministeriet vil anvende bestemmelserne i pkt. 4.3.2, 4.3.3 og 4.3.4, herunder om ministeriet vil anvende en eller flere af bestemmelserne.

#### 4.3.2. Billetprisreduktioner med en fast sats

Operatøren har pligt til, på Transport- og Bygningsministeriets anmodning, at reducere de maksimale gennemsnitspriser for de billettyper, der er anført en maksimal gennemsnitspris for i tabel 1 i appendiks 1, ud over den reduktion, som Operatøren gav tilbud på ved udbuddet af Kontrakten, på de vilkår, der følger af denne bestemmelse.

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet forhøjer Operatørens tilskud i forhold til det under pkt. 4.2 opgjorte tilskud, skal Operatøren reducere de maksimale gennemsnitspriser for de billettyper, der er anført en maksimal gennemsnitspris for i tabel 1 i appendiks 1, med 0,63 %, for hver 1 mio. kr. årligt, som tilskuddet forhøjes med.

Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at kræve billetprisreduktion på ovennævnte vilkår med den førnævnte faste sats på 0,63 % for hver 1 mio. kr. årligt op til en samlet billetprisreduktion på 15,75 % svarende til forhøjelse af det årlige tilskud på 25 mio. kr.

*Eksempel:*

Operatøren har vundet udbuddet om Kontrakten med et tilbud om billetprisreduktion på 10 % på de maksimale gennemsnitspriser for de billettyper, der er anført en maksimal gennemsnitspris for i tabel 1 i appendiks 1. Transport- og Bygningsministeriet ønsker at anvende 4 mio. kr. årligt til yderligere billetprisreduktioner. De anførte maksimale gennemsnitspriser nedsættes således med i alt 12,52 % (de tilbudte 10 % +  $4 * 0,63$  %).

Såfremt Operatøren med sit tilbud på Kontrakten har tilbudt en billetprisreduktion på mere end 10 %, jf. tilbudsgrundlaget, pkt. 6.2.2.3, nedsættes rammen på 15,75 % med antallet af procentpoint, som Operatørens tilbud overstiger 10 %.

*Eksempel:*

Har Operatøren vundet udbuddet om Kontrakten med et tilbud om billetprisreduktion på 20 %, kan Transport- og Bygningsministeriet alene kræve billetprisreduktioner med en fast sats efter denne bestemmelse op til en billetprisreduktion på 5,75 %, hvorved de anførte maksimale gennemsnitspriser således kan nedsættes med i alt 25,75 % (de tilbudte 20 % + de 5,75 %).

Operatøren skal iværksætte billetprisreduktionerne over for passagererne ved Driftsstart, forudsat at Transport- og Bygningsministeriet har givet meddelelse til Operatøren om forhøjelsen af tilskuddet senest 3 måneder før Driftsstart. Ved billetprisreduktioner efter Driftsstart skal disse træde i kraft ved et kalenderårs start, forudsat at Transport- og Bygningsministeriet har givet meddelelse til Operatøren herom senest 2 måneder før kalenderårets start.

### 4.3.3. Billetpreisreduktioner på alle typer af passagerbilletter

Operatøren har mod særskilt betaling pligt til at reducere billetprisen på de passagerbilletter, som Transport- og Bygningsministeriet stiller krav om, på de vilkår, der følger af denne bestemmelse.

Billetpreisreduktionen kan omfatte alle passagerbilletter, der er omfattet af Kontrakten, jf. tabel 1 i appendiks 1.

Transport- og Bygningsministeriet kan maksimalt foretage tilkøb af billetterprisreduktioner efter denne bestemmelse for 50 mio. DKK pr. år.

Forslag til billetterprisreduktioner på de af Transport- og Bygningsministeriet ønskede billettertyper og til den beløbsmæssige størrelse af Transport- og Bygningsministeriets betaling herfor til Operatøren udarbejdes af en ekstern rådgiver. Den eksterne rådgiver udpeges af Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren i fællesskab. Den eksterne rådgiver skal være sagkyndig og kompetent til at udarbejde forslaget. Den eksterne rådgiver skal således have et godt kendskab til færgemarkedet, passagermæssige forhold og passagerfremskrivninger, og den eksterne rådgiver skal udarbejde forslaget ud fra saglige kriterier, som kan efterprøves. Med henblik på at sikre det fornødne kendskab til færgemarkedet kan rådgiveren anvende underrådgiver. I forbindelse med udpegningen af den eksterne rådgiver beslutter Transport- og Bygningsministeriet, om rådgiveren ved udarbejdelse af forslaget skal tage udgangspunkt i, at ministeriet ønsker nærmere angivne billettertyper nedsat med en bestemt procentsats eller for et bestemt beløb.

Den eksterne rådgivers forslag skal udarbejdes sådan, at den påtænkte billetterprisreduktion i økonomisk henseende ikke påvirker Operatøren hverken positivt eller negativt. I den forbindelse skal forslaget tage højde for effekten af ændret efterspørgsel som følge af den påtænkte billetterprisreduktion.

Forslaget skal udarbejdes med udgangspunkt i relevant foreliggende materiale, herunder historiske oplysninger om trafikmængder på den/de relevante rute/ruter.

Operatøren har pligt til at medvirke til udarbejdelsen af forslaget.

Operatøren skal levere alle nødvendige oplysninger om f.eks. trafikmængder til den eksterne rådgiver, for at denne kan udarbejde forslaget. Såfremt forslaget udarbejdes forud for Driftsstart, udarbejdes forslaget på baggrund af de seneste oplysninger, som Transport- og Bygningsministeriet har modtaget fra den operatør, der varetager fæргеbetjeningen før Driftsstart.

Den eksterne rådgiver kan indkalde Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet til møde, hvis rådgiveren finder behov herfor.

På denne baggrund udarbejder den eksterne rådgiver et forslag til billetterprisreduktioner på de af Transport- og Bygningsministeriet ønskede billettertyper og til den beløbsmæssige størrelse af Transport- og Bygningsministeriets betaling herfor til Operatøren. Den eksterne rådgiver sender forslaget til Ope-

ratøren og Transport- og Bygningsministeriet med henblik på, at såvel Operatøren som Transport- og Bygningsministeriet senest 1 måned efter modtagelse af forslaget kan afgive bemærkninger til forslaget. Eventuelle bemærkninger skal så vidt muligt være begrundede (i form af dokumentationsmateriale, opstillede regneeksempler eller andet).

Hvis der ikke fremkommer bemærkninger, som kræver den eksterne rådgivers fornyede stillingtagen, eller hvis der ikke fremkommer bemærkninger inden for den anførte frist, betragtes forslaget som værende den eksterne rådgivers endelige forslag.

Hvis der fremkommer bemærkninger inden for den anførte frist, som kræver den eksterne rådgivers stillingtagen, sender den eksterne rådgiver sine bemærkninger (med begrundelse herfor) til Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet. Den eksterne rådgiver vedlægger samtidig sit forslag, eventuelt i revideret form, hvis den eksterne rådgiver har fundet anledning til at revidere forslaget.

Senest 1 uge herefter kan såvel Operatøren som Transport- og Bygningsministeriet kræve, at der holdes et møde mellem den eksterne rådgiver, Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet om forslaget.

Hvis hverken Operatøren eller Transport- og Bygningsministeriet inden for den anførte frist har krævet et møde, betragtes det af den eksterne rådgiver senest fremsendte forslag som værende rådgiverens endelige forslag.

Hvis Operatøren eller Transport- og Bygningsministeriet har krævet et møde, indkalder den eksterne rådgiver hertil. På mødet kan det – forudsat at Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet er enige herom – aftales, at den eksterne rådgiver udarbejder et revideret forslag, som Operatøren og ministeriet herefter har mulighed for at fremsende bemærkninger til, hvorefter den eksterne rådgiver fremsender sit endelige forslag. Hvis der ikke er enighed om en ny runde med mulighed for at afgive bemærkninger, udarbejder den eksterne rådgiver på baggrund af mødet sit endelige forslag, som sendes til Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet.

Transport- og Bygningsministeriet beslutter senest 2 måneder efter, at den eksterne rådgiver har sendt sit endelige forslag til Operatøren og ministeriet, om forslaget skal gennemføres. Hvis ministeriet beslutter sig for, at forslaget skal gennemføres, har Operatøren pligt til at foretage de billetprisreduktioner, som er indeholdt i det endelige forslag, mod særskilt betaling som anført i det endelige forslag. Dette gælder også, selv om Operatøren ikke måtte være enig i den eksterne rådgivers endelige forslag.

Operatøren skal iværksætte billetprisreduktionerne over for passagererne ved Driftsstart, forudsat at Transport- og Bygningsministeriet har givet meddelelse til Operatøren om at gennemføre det endelige forslag senest 3 måneder før Driftsstart. Ved billetprisreduktioner efter Driftsstart skal disse træde i kraft ved et kalenderårs start, forudsat at Transport- og Bygnings-



ministeriet har givet meddelelse til Operatøren herom senest 2 måneder før kalenderårets start.

Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren deler omkostningerne til den eksterne rådgiver og eventuel underrådgiver, idet Transport- og Bygningsministeriet dog afholder den fulde udgift til den eksterne rådgiver og eventuel underrådgiver, såfremt Transport- og Bygningsministeriet afviser forslaget. Operatøren afholder egne omkostninger til den ovenfor beskrevne proces.

#### 4.3.4. Omfordeling af billetprisreduktioner

Operatøren har uden særskilt betaling pligt til, efter anmodning fra Transport- og Bygningsministeriet, at omfordele en reduktion af billetpriser på en eller flere billettyper til en reduktion af en eller flere andre billettyper på de vilkår, der følger af denne bestemmelse.

Omfordelingen kan foretages, for så vidt angår 1) den billetprisreduktion, som Operatøren er tildelt Kontrakten på baggrund af, 2) de billetprisreduktioner, der følger af pkt. 4.3.2, og 3) de billetprisreduktioner, der følger af pkt. 4.3.3. Omfordelingen kan anvendes til at reducere alle typer af passagerbilletter anført i tabel 1 appendiks 1. Omfordelingen kan ske i hele Kontraktperioden.

Forslag til, hvilke størrelsesmæssige ændringer af billetpriserne, som en af Transport- og Bygningsministeriet ønsket omfordeling udløser, udarbejdes af en ekstern rådgiver.

Det i pkt. 4.3.3 anførte om fremgangsmåden ved udarbejdelse af forslag til reduktion af billetpriser (dvs. 4.-18. afsnit i pkt. 4.3.3) finder tilsvarende anvendelse ved en påtænkt omfordeling af billetprisreduktioner, bortset fra at Operatøren ikke modtager særskilt betaling for omfordeling af billetprisreduktioner.

#### *Eksempel:*

Operatøren er tildelt Kontrakten med et tilbud om en reduktion på 30 % af maksimale gennemsnitspriser for de billettyper, der er anført en maksimal gennemsnitspris for i tabel 1 i appendiks 1. Transport- og Bygningsministeriet ønsker, at 10 procentpoint af de 30 % ændres til en billetreduktion på pendlerbilletter. Det indebærer således, at den af Operatøren tilbudte billetprisreduktion på 30 % reduceres til 20 %, og at billetpriserne på pendlerbilletter til gengæld nedsættes. En ekstern rådgiver udarbejder forslag til, hvor meget billetpriserne på pendlerbilletterne som følge heraf nedsættes.

#### 4.4. Tilkøb af ekstra Dobbeltture

Operatøren har mod særskilt betaling pligt til, efter anmodning fra Transport- og Bygningsministeriet, at gennemføre ekstra Dobbeltture på de vilkår, der følger af denne bestemmelse.

Pligten til at gennemføre ekstra Dobbeltture gælder kun, i det omfang at de ekstra dobbeltture kan håndteres med den tilbudte tonnage, og denne er ledig på det efterspurgte tidspunkt, herunder at den løbende vedligeholdelse og service af færgerne kan gennemføres. Operatørens sejlads i fri trafik kan ikke begrunde, at tonnage ikke er ledig.

Der kan ske tilkøb af ekstra Dobbeltture i hele Kontraktperioden.

#### 4.4.1. Procedure for tilkøb af ekstra Dobbeltture

På anmodning fra Transport- og Bygningsministeriet udarbejder Operatøren et tilbud til Transport- og Bygningsministeriet på tilkøb af ekstra Dobbeltture.

I tilbuddet skal Operatøren opgøre sine omkostninger ved ekstra Dobbeltture på bestillingstidspunktet med tillæg af en avance på 7 %, jf. pkt. 4.4.2. Opgørelsen skal påtegnes af Operatørens revisor for Operatørens regning.

Transport- og Bygningsministeriet kan for egen regning lade Operatørens opgørelse fra tilbuddet gennemgå af en ekstern revisor.

På baggrund af Operatørens tilbud, og eventuel udtalelse fra Transport- og Bygningsministeriets revisor, beslutter Transport- og Bygningsministeriet, om tilbuddet accepteres eller afvises.

Der afregnes bagudrettet en gang årligt på basis af de opgjorte nettoomkostninger, når de faktiske indtægter er opgjort, jf. pkt. 4.4.2.

Tilkøb af ekstra Dobbeltture skal foretages i så god tid, at de kan indarbejdes i sejlplanen for det relevante år.

#### 4.4.2. Prisen for tilkøb af ekstra Dobbeltture

Tilkøb af ekstra Dobbeltture skal ske til dokumenterede nettoomkostninger tillagt en avance på 7 % af de dokumenterede nettoomkostninger. Prisen for tilkøb af ekstra Dobbeltture kan dog uanset de opgjorte nettoomkostninger tillagt avance ikke overstige det af Operatøren – i medfør af pkt. 4.4.1 - udarbejdede tilbud.

Prisen svarende til de dokumenterede nettoomkostninger (omkostninger – indtægter) med tillæg af en avance udgøres af:

##### a. Omkostninger

1. Brændstofomkostninger (der afregnes til brændstofprisen på bestillingstidspunktet), herunder smøroleie (brændstofforbrug pr. Dobbelttur).
2. Ekstra driftstimer, herunder eventuel ekstra vedligeholdelse.

3. Ekstra bemanning, i det omfang aktuel besætning ikke kan dække den tilkøbte ekstra Dobbelttur.
4. Havneafgifter.

#### b. Indtægter

1. Indtægterne opgøres efter afvikling af de tilkøbte Dobbeltture, idet Operatøren sandsynliggør, eksempelvis på baggrund af passagemængden på en lignende dag året før, hvor mange af passagererne, der er nye. Kun indtægter fra nye passagerer, som skyldes den ekstra indsatte Dobbelttur, indgår i beregningen.

#### c. Avance

1. Avancen opgøres som 7 % af de dokumenterede nettoomkostninger.

Transport- og Bygningsministeriet kan for egen regning kræve en revisorpåtegning af de dokumenterede omkostninger og indtægter.

I det omfang indtægterne overstiger omkostningerne, sker der ingen betaling til Operatøren.

### 4.5. Betalingsvilkår

Transport- og Bygningsministeriet foretager udbetalingen af tilskud bagudrettet på sidste bankdag i hver måned i Kontraktperioden. Det garanteres således ikke, at tilskuddet vil være Operatøren i hænde på den sidste bankdag i hver måned.

Første udbetaling foretages på sidste bankdag i måneden for Driftsstart, og sidste udbetaling foretages på den sidste bankdag i den måned, Kontrakten ophører.

Transport- og Bygningsministeriet kan foretage modregning for ethvert forfaldent tilgodehavende hos Operatøren i de månedlige betalinger.

### 4.6. Afgiftsændringer

Ved ændring af gældende danske afgifter opkrævet i henhold til lov efter fristen for afgivelse af tilbud, som har direkte betydning for omkostningsniveauet for driften, uanset om der er tale om skærper eller lempelser, reguleres tilskuddet med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt heraf, så Operatøren stilles økonomisk uændret.

Såfremt ændringen af gældende danske afgifter har haft til hensigt at have en adfærdsregulerende effekt, f.eks. ved stigende miljøafgifter, vil tilskuddet dog ikke blive reguleret.

## 4.7. Pristal og prisopregning

### 4.7.1. Pristal

Alle beløb i Kontrakten er angivet i danske kroner (DKK) og i 2014-pristal, indeks 132,3 (nettoprisindeks). Det gælder bl.a. tilskud, bod, maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser.

### 4.7.2. Prisopregning af tilskud, bod m.m.

Alle beløb angivet i Kontrakten prisopregnes på den i denne bestemmelse angivne måde, medmindre andet er anført. Grundlaget for prisopregning af maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser fremgår af pkt. 4.7.3.

Transport- og Bygningsministeriet foretager hvert år pr. 1. januar prisopregning.

Prisopregningen sker på grundlag af Finansministeriets seneste offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset. Prisopregningen følger dermed skønnet for pris- og lønforudsætninger, som fremgår af finansloven. Der foretages således ikke efterregulering.

Prisopregningen er gældende for kalenderåret.

*Eksempel:*

Med et nettoprisindeks i 2014 på 132,3 og finanslovens indeks for den forventede udvikling i nettoprisindekset i 2015 på 134,7 skal tilskuddet opregnes med en faktor  $134,7/132,3$  svarende til ca. 1,01814. Dermed fås tilskuddet i 2015-priser.

### 4.7.3. Prisopregning for maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser

Prisopregningen sker på grundlag af Finansministeriets seneste offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset for det relevante år. Dette skøn offentliggøres løbende i Finansministeriets publikation "Økonomisk Redegørelse".

## 5. Operatørens sikkerhedsstillelse

Operatøren garanterer at opfylde alle krav til ydelsen i Kontraktperioden.

Senest 8 uger efter indgåelsen af nærværende Kontrakt skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut eller anden garant stilles anfordringsgaranti på 140 mio. DKK til sikkerhed for Operatørens opfyldelse af Kontrakten. Ved anerkendt pengeinstitut eller anden garant forstås garanti-stiller, hvis gældende rating svarer til niveau A (A- til AAA/Aaa) på Standard & Poor's, Moody's eller Fitch's ratings af langfristet gæld, og som er hjemhørende i et land, som har ratificeret New York-konventionen om anerkendelse og fuldbyrdelse af udenlandske voldgiftskendelser, og hvor konventionen er trådt i kraft.

Anfordringsgarantien skal udformes i overensstemmelse med bilag 3 Udkast til anfordringsgaranti.

Garantien tjener til skadesløs opfyldelse af ethvert krav, som Transport- og Bygningsministeriet får mod Operatøren i forbindelse med Kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning.

Operatøren og garantistiller er forpligtet til omgående at informere Transport- og Bygningsministeriet om alle forhold relateret til garantistillers rating og udvikling heri.

Såfremt garantistillers rating ændres til en lavere rating end niveau A, skal Operatøren uden ugrundet ophold stille garanti fra en anden garantistiller, som opfylder ovenstående ratingkrav.

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 5 hverdage efter, at garantistillers rating er nedjusteret, skal garantistiller på anfordring udbetale garantibeløbet til Transport- og Bygningsministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transport- og Bygningsministeriet, indtil ny sikkerhed er stillet, eller Kontrakten er ophørt. Renter af det deponerede beløb tilfalder garantistiller, medmindre Operatøren og garantistiller har aftalt andet.

## 6. Forsikring og ansvar

Operatøren er forpligtet til at tegne og opretholde fuld P&I-forsikring (Protection & Indemnity) for samtlige færges på ruterne i en P&I-klub/P&I-assurandør, der er medlem af International Group of P&I Clubs, eller som kan dokumentere dækning, der ikke er ringere end den dækning, medlemmerne af International Group of P&I Clubs løbende tilbyder. Dækningen af ansvaret skal til enhver tid opfylde søloven (lovbekendtgørelse nr. 75 af 17. januar 2014) samt øvrig relevant lovgivning. Operatøren er forpligtet til at tegne og opretholde fuld kaskoforsikring for samtlige færges på ruterne. Tilsvarende gælder andre lovpligtige forsikringer.

Operatøren skal løbende dokumentere, at præmieopkrævningerne er betalt ved forfald, og at forsikringerne fornys årligt.

Ethvert krav, der udspringer af skade på passagerer, gods samt havnefaciliteter og andre fartøjer m.v., er Transport- og Bygningsministeriet uvedkommende.

Operatøren bærer endvidere selv risikoen for havarier m.v. og samtlige hermed forbundne udgifter.

Der henvises herudover til sølovens bestemmelser.

I forhold til forsikring af Transport- og Bygningsministeriets bygninger på Rønne Havn henvises til appendiks 2 til Ydelsesspecifikationen.

## 7. Operatørens misligholdelse

### 7.1. Mangler ved Operatørens ydelser

Der foreligger en mangel ved Operatørens ydelser, såfremt de ikke opfylder Kontraktens krav og specifikationer, eller såfremt de ikke er, som Transport- og Bygningsministeriet med rimelighed kunne forvente på grundlag af Kontrakten.

Det påhviler Operatøren at give skriftlig meddelelse til Transport- og Bygningsministeriet, straks Operatøren måtte indse, at der vil forekomme eller er konstateret ikke uvæsentlige mangler.

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet bliver opmærksom på ikke uvæsentlige mangler ved ydelserne, skal Transport- og Bygningsministeriet straks give meddelelse herom til Operatøren.

### 7.2. Transport- og Bygningsministeriets misligholdelsesbeføjelser

#### 7.2.1. Generelt

I tilfælde af Operatørens misligholdelse gælder dansk rets almindelige regler om ansvar og misligholdelse, herunder reglerne om adgang til ophævelse, afhjælpning, forholdsmæssigt afslag og erstatning, medmindre andet følger af Kontrakten.

#### 7.2.2. Særligt om bod

Foruden dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser kan Operatøren pålægges at betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet. Det forhold, at Operatøren pålægges en bod, fratager ikke Transport- og Bygningsministeriet muligheden for at gøre brug af dansk rets almindelige misligholdelsesbeføjelser.

Alle beløb vedrørende bod er angivet eksklusiv moms.

Der beregnes ikke renter af bod.

Følgende forhold er bodsbelagt:

1. Overtrædelse af arbejdsklausul, jf. pkt. 9.2.
2. Overtrædelse af klausul om elever og praktikanter, jf. pkt. 9.3.
3. Forsinkelse og afflysning af Overfarter, samt mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge, jf. Ydelsesspecifikations pkt. 3.

4. Lavt kundetilfredshedsniveau i kundetilfredhedsmålinger, jf. Ydelsesspecifikations pkt. 8.6.
5. Overskridelse fristen for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger, jf. Ydelsesspecifikation pkt. 10.9.1.
6. Overskridelse af tidspunkt for Driftsstart, jf. Ydelsesspecifikation pkt. 10.9.2.

### 7.3. Afhjælpning

Det påhviler Operatøren uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler.

Såfremt Operatøren ikke har afhjulpet en konstateret mangel inden udløbet af tidsfristen i et af Transport- og Bygningsministeriet fremsat skriftligt påkrav herom, er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på Operatørens regning, herunder på Operatørens færger.

Såfremt en mangel medfører, at der slet ikke sejles, er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til i påkravet at fastsætte tidsfristen for afhjælpning til 48 timer.

Såfremt en mangel medfører, at der kun sejles på én rute, er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at fastsætte tidsfristen for afhjælpning til 96 timer.

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet i øvrigt vurderer, at en mangel er væsentlig, er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at fastsætte en frist for afhjælpning på 168 timer.

For alle øvrige mangler er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at fastsætte tidsfristen for afhjælpning til et antal kalenderdage, som ministeriet efter manglens karakter finder passende.

### 7.4. Udskydelse af Driftsstart

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet på noget tidspunkt i Forberedelsesperioden vurderer, at Operatøren i væsentligt omfang ikke vil være klar til at påbegynde den fulde drift til Driftsstart, skal Transport- og Bygningsministeriet give Operatøren skriftlig og begrundet meddelelse herom.

Operatøren skal senest 14 kalenderdage efter modtagelsen af meddelelsen skriftligt over for Transport- og Bygningsministeriet redegøre for sit syn herpå bilagt dokumentation i videst muligt omfang.

Såfremt det herefter på dette grundlag med overvejende sandsynlighed må konstateres, at Operatøren i væsentligt omfang ikke vil være klar til at påbegynde sejlads i det efter den godkendte sejplan krævede omfang til Drifts-



start, er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at beslutte at udskyde Operatørens Driftsstart på alle eller på dele af de ydelser, hvor Operatøren med overvejende sandsynlighed ikke vil være klar. Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at udskyde Operatørens Driftsstart indtil det tidspunkt, hvor Operatøren med overvejende sandsynlighed vil kunne udføre sejlads i det efter den godkendte sejlplan krævede omfang uden betydelige mangler.

Såfremt der er uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at udskyde Operatørens Driftsstart, er Operatøren forpligtet til at følge Transport- og Bygningsministeriets beslutning. Operatøren er således navnlig ikke berettiget til helt eller delvist at undlade at opfylde Kontrakten i øvrigt eller lægge hindringer i vejen for, at Transport- og Bygningsministeriet kan lade tredjemand udføre den drift, der skulle have været udført i den udskudte periode.

Uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Transport- og Bygningsministeriet var berettiget til at udskyde Operatørens Driftsstart, afgøres i overensstemmelse med pkt. 9.9.

I det omfang det herved fastslås, at Transport- og Bygningsministeriet var berettiget til at beslutte at udskyde Operatørens Driftsstart, skal Operatøren godtgøre samtlige Transport- og Bygningsministeriets ekstraomkostninger i forbindelse hermed, herunder Transport- og Bygningsministeriets rimelige ekstraomkostninger ved at lade tredjemand udføre den udskudte drift.

I det omfang det fastslås, at Transport- og Bygningsministeriet ikke var berettiget til at beslutte at udskyde Operatørens Driftsstart, skal Transport- og Bygningsministeriet erstatte ethvert tab, som Operatøren måtte have haft i forbindelse hermed.

Operatøren modtager ikke tilskud i udskydelsesperioden.

Såfremt Driftsstart udskydes til en dato, der ikke er den 1. i en måned, reduceres Operatørens tilskud i den pågældende måned forholdsmæssigt således:

$$\text{Tilskud i relevant måned} \times \frac{\text{udskydelsen i antal kalenderdage}}{\text{antal kalenderdage i måneden}}$$

Udskydelse af Driftsstart udskyder Kontraktens udløb tilsvarende, jf. pkt. 3.3.

## 7.5. Forholdsmæssigt afslag

Ved mangelfuld leverance kan Transport- og Bygningsministeriet kræve forholdsmæssigt afslag i Operatørens tilskud.

## 7.6. Ophævelse

Transport- og Bygningsministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser hæve Kontrakten helt eller delvist efter Transport- og Bygningsministeriets valg, såfremt der konstateres væsentlige mangler ved Operatørens ydelser, og såfremt manglerne ikke inden for rimelig tid er afhjulpet.

Uanset ovenstående vil Transport- og Bygningsministeriet altid kunne hæve Kontrakten helt eller delvist, såfremt:

- a. Detaljeret tids- og aktivitetsplan for Forberedelsesperioden (Tids- og Aktivitetsplan Version 2) ikke er afleveret til Transport- og Bygningsministeriet senest 10 kalenderdage efter den i Ydelsesspecifikationen, pkt. 10.5.3 nævnte frist (svarende til i alt senest 55 kalenderdage efter kontraktunderskrivelse).
- b. Dokumentation for at Operatøren har indgået ubetinget og endelig aftale, der giver Operatøren dispositionsret over de tilbudte færger i hele Kontraktperioden, ikke er forelagt Transport- og Bygningsministeriet senest 40 kalenderdage efter den i Ydelsesspecifikations pkt. 10.6 nævnte frist under aktivitet nr. 3.1.1 i tabel 11 (svarende til i alt senest 55 kalenderdage efter kontraktunderskrivelse).
- c. Driftsstart overskrides med mere end 10 kalenderdage som følge af forhold, som Operatøren er ansvarlig for.
- d. Operatøren i mere end 5 på hinanden følgende døgn pålægges maksimal bod for forsinkede ankomster og aflyste Overfarter på 420.000 DKK, eller hvis Operatøren for to på hinanden følgende kvartaler pålægges maksimal bod for forsinkede ankomster og aflyste Overfarter på 2.400.000 DKK.
- e. Operatøren i to på hinanden følgende kvartaler pålægges maksimal bod for mangelfuld indsættelse af erstatningsfærger.
- f. Operatørens indsættelse af erstatningsfærger er mangelfuld, således at kunder, der på forhånd har booket plads på specifikke overfarter på ruten Rønne-Ystad eller ruten Rønne-Køge, forsinkes mere end 3 døgn i forhold til det planlagte afgangstidspunkt, eller således at døgnefterspørgslen i mere end 3 på hinanden følgende døgn ikke kan løftes.
- g. Operatøren i mere end 30 kalenderdøgn grundet samme hændelse gennemfører sejlads med færger med længere Overfartstid end angivet i sejlplanen.
- h. Operatøren pålægges maksimal bod for lav kundetilfredshed i en kundetilfredshedskategori i to på hinanden følgende kundetilfredhedsmålinger, eller Operatøren pålægges maksimal bod for lav kun-

detilfredshed i mere end en kundetilfredshedskategori i samme kundetilfredshedsmåling.

Transport- og Bygningsministeriet bestemmer i ophævelsesskrivelsen, hvornår ophævelsen skal have virkning.

## 7.7. Erstatningspligt for Operatøren

Operatøren er erstatningspligtig over for Transport- og Bygningsministeriet efter dansk rets almindelige regler, jf. dog pkt. 7.8 om force majeure. Erstatningen er dog under alle omstændigheder begrænset til 140.000.000 DKK.

Ansvarsbegrænsningen gælder ikke Operatørens ansvar over for tredje-mand. Der henvises i den forbindelse til pkt. 6. Endvidere gælder ansvarsbegrænsningen ikke, såfremt Operatøren har handlet groft uagtsomt eller forsætligt.

For forhold, der udløser betaling af bod, kan erstatning kun kræves i det omfang Transport- og Bygningsministeriet dokumenterer et tab udover bodens størrelse.

## 7.8. Force majeure for Operatøren

Operatøren skal ikke i henhold til nærværende Kontrakt anses for erstatningsansvarlig over for Transport- og Bygningsministeriet for så vidt angår forhold, der ligger uden for Operatørens kontrol, og som Operatøren ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet.

Forhold hos en underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der ligger uden for underleverandøren og Operatørens kontrol, og som Operatøren ikke burde have undgået eller overvundet ved for eksempel anvendelse af en anden underleverandør.

Force majeure kan højst gøres gældende for det tidsrum, som force majeure situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Operatøren har givet skriftlig meddelelse herom til Transport- og Bygningsministeriet uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at annullere Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Operatøren er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

## 8. Transport- og Bygningsministeriets misligholdelse

### 8.1. Misligholdelse af betalingsforpligtelse

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet misligholder sine betalingsforpligtelser i henhold til Kontrakten, er Operatøren berettiget til rente i overensstemmelse med rentelovens regler.

Operatøren er endvidere berettiget til at ophæve Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Operatøren over for Transport- og Bygningsministeriet skriftligt har givet påkrav om, at Transport- og Bygningsministeriet på nærmere specificeret måde har misligholdt sine betalingsforpligtelser, og at Operatøren har meddelt at manglende betaling inden 30 dage vil medføre, at Kontrakten ophæves.

### 8.2. Anden misligholdelse

Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Transport- og Bygningsministeriets side, skal Operatøren straks reklamere herover.

### 8.3. Erstatningspligt for Transport- og Bygningsministeriet

Transport- og Bygningsministeriet er erstatningspligtig over for Operatøren efter dansk rets almindelige regler, jf. dog pkt. 8.4 nedenfor om force majeure. Erstatningen er dog under alle omstændigheder begrænset til 140.000.000 DKK.

Ansvarsbegrænsningen gælder ikke, såfremt Transport- og Bygningsministeriet har handlet groft uagtsomt eller forsætligt.

### 8.4. Force majeure for Transport- og Bygningsministeriet

Transport- og Bygningsministeriet skal ikke i henhold til Kontrakten anses for erstatningsansvarlig over for Operatøren, for så vidt angår forhold, der ligger uden for Transport- og Bygningsministeriets kontrol, og som Transport- og Bygningsministeriet ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet.

Force majeure kan højst gøres gældende for det tidsrum, som force majeure situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Transport- og Bygningsministeriet har givet skriftlig meddelelse herom til Operatøren uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Operatøren er berettiget til at annullere Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Transport- og Bygningsministeriet er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

## 8.5. Fordringshavermora

Om Transport- og Bygningsministeriets fordringshavermora gælder dansk rets almindelige regler.

## 9. Afsluttende bestemmelser

### 9.1. Myndighedskrav m.v.

Operatøren indestår for, at Operatøren og alle Operatørens ydelser til enhver tid opfylder samtlige gældende krav, regler, myndighedsforskrifter m.v., herunder såvel danske som svenske bestemmelser samt relevante internationale bestemmelser.

Operatøren indestår i øvrigt for, at alle nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater m.v. tilvejebringes, samt for at alle nødvendige aftaler m.v. med myndigheder og andre indgås.

Operatøren er forpligtet til løbende at holde sig orienteret om bestemmelser af relevans for opfyldelsen af ydelsen såvel i internationale konventioner, EU-lovgivning, dansk og svensk lovgivning.

Operatøren er forpligtet til løbende at holde sig orienteret i væsentlige informationskilder af betydning for færgetjeningen af Bornholm, herunder i meddelelser fra Søfartsstyrelsen og i Sjöfartsverkets Kungörelser.

### 9.2. Arbejdsklausul

Transport- og Bygningsministeriet er i medfør af ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter forpligtet til at sikre, at Operatøren og eventuelle underleverandører tilsikrer arbejdere sædvanlige løn- og arbejdsvilkår.

Operatøren er derfor forpligtet til at sikre, at ansatte hos Operatøren og eventuelle underleverandører, som medvirker til at opfylde Kontrakten, er sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Operatøren skal sikre, at ansatte hos Operatøren og eventuelle underleverandører er orienteret om gældende arbejdsvilkår.

Ved "medvirker til at opfylde Kontrakten", jf. ovenfor, forstås arbejde udført i Danmark med henblik på Kontraktens opfyldelse.

Transport- og Bygningsministeriet kan til enhver tid udbede sig relevant dokumentation for, at løn- og arbejdsvilkår for arbejdstagerne lever op til den forpligtelse, som denne arbejdsklausul fastsætter.

Transport- og Bygningsministeriet kan kræve, at Operatøren – efter skriftligt påkrav herom – inden for 10 arbejdsdage fremskaffer relevant doku-

mentation såsom løn- og timesedler, lønregnskab og ansættelseskontrakter fra såvel egne som eventuelle underleverandørers arbejdstagere.

Operatøren skal sikre, at evt. oplysninger i materialet om de ansattes race-mæssige eller etniske baggrund, politiske, religiøse eller filosofiske overbevisning, oplysninger om helbredsmæssige og seksuelle forhold, væsentlige sociale problemer og andre rent private forhold overstreges eller på anden måde skjules, inden materialet overgives til Transport- og Bygningsministeriet.

Såfremt Operatøren tilsidesætter sin forpligtelse til at fremskaffe den af Transport- og Bygningsministeriet krævede dokumentation, jf. ovenfor, kan Transport- og Bygningsministeriet efter udløb af den i 6. afsnit ovenfor nævnte frist pålægge Operatøren en dagsbod pr. kalenderdag på 2.500 DKK, til den krævede dokumentation behørigt fremskaffes til Transport- og Bygningsministeriet.

Transport- og Bygningsministeriet kan til brug for sin vurdering af, om Operatøren eller underleverandører har overholdt klausulen søge rådgivning hos relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer.

Hvis Operatøren ikke overholder sine forpligtelser i medfør af arbejdsklausulen, og hvis dette medfører et berettiget krav på yderligere løn til arbejdstagerne, kan Transport- og Bygningsministeriet tilbageholde betalinger med henblik på at tilgodese sådanne krav.

Operatøren kan endvidere pålægges at betale en bod svarende til 2 (to) gange det beløb, der skal betales i yderligere løn til de ansatte.

### 9.3. Beskæftigelse af elever og praktikanter

Operatøren skal sikre, at mindst 22 af de årsværk, der hvert kalenderår anvendes til at opfylde Kontrakten, besættes med elever eller praktikanter.

Da første og sidste år af Kontrakten ikke hver især udgør et helt kalenderår, er det et krav, at mindst 22 af de årsværk, der samlet anvendes til at opfylde Kontrakten i perioderne fra den 1. september 2018 til den 31. december 2018 og fra den 1. januar 2028 til Kontraktens ophør den 31. august 2028, besættes med elever eller praktikanter.

Operatøren kan vælge at beskæftige en eller flere elever eller praktikanter i en kortere periode, forudsat at det samlede antal arbejdstimer, som udføres af elever eller praktikanter, svarer til beskæftigelsen af 22 årsværk per år.

Ved elever og praktikanter forstås en arbejdstager, med hvem Operatøren eller dennes underleverandører indgår eller har indgået en uddannelsesaftale. Uddannelsesaftalen skal indgås som led i et uddannelsesforløb, som eleven eller praktikanten følger, og skal være rettet mod, at eleven eller praktikanten opnår personlige, sociale og faglige kvalifikationer, som understøtter

elevens eller praktikantens uddannelsesforløb, og som giver grundlag for beskæftigelse på arbejdsmarkedet.

Ét årsværk svarer til 1924 arbejdstimer inkl. ferie, sygdom, skoleophold m.v.

Uddannelsesforløb i medfør af lovbekendtgørelse nr. 789 af 16. juni 2015 om erhvervsgrunduddannelser m.v. og i medfør af lovbekendtgørelse nr. 439 af 29. april 2013 om erhvervsuddannelser anses at opfylde ovenstående krav til uddannelsesforløb.

Operatøren eller dennes underleverandør kan indgå uddannelsesaftaler om uddannelsesforløb i medfør af andre tilsvarende uddannelsesordninger i EU/EØS, herunder med elever eller praktikanter fra andre EU/EØS-lande, som opfylder ovenstående krav til uddannelsesforløb.

Operatøren er forpligtet til i januar måned af hvert kalenderår at påvise over for Transport- og Bygningsministeriet, at Operatøren i det forudgående år har levet op til kravet om beskæftigelse af elever og praktikanter.

Hvis Operatøren ikke overholder kravet om beskæftigelse af elever og praktikanter, kan Operatøren pålægges at betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet. Såfremt det ved udgangen af kalenderåret konstateres, at Operatøren ikke fuldt ud har beskæftiget det krævede antal årsværk elever og praktikanter, pålægges Operatøren en bod på 10.000 DKK pr. manglende tiendedele årsværk, svarende til 100.000 DKK pr. manglende fulde årsværk.

Hvis Operatøren kan påvise over for Transport- og Bygningsministeriet, at Operatøren ikke har kunnet indgå uddannelsesaftale til besættelse af en stilling, som var planlagt besat med elev eller praktikant, accepteres det som et bodsfritaget forhold for det pågældende årsværk.

## 9.4. Informationspligt

### 9.4.1. Information til Transport- og Bygningsministeriet

Operatøren er forpligtet til at udlevere information til Transport- og Bygningsministeriet, som beskrevet i Kontrakten, herunder i forbindelse med Transport- og Bygningsministeriets tilrettelæggelse af næste udbud, som nærmere beskrevet i bilag 2, pkt. 9.4.

### 9.4.2. Information til operatøren for næste kontraktperiode

Endvidere er Operatøren forpligtet til i rimeligt omfang at bistå en ny operatør i forbindelse med eventuel overdragelse af færgebetjeningsopgaven, som nærmere beskrevet i bilag 2, pkt. 9.5.

## 9.5. Tavshedspligt

Operatøren og dennes underleverandører skal iagttage ubetinget tavshed med hensyn til oplysninger vedrørende Transport- og Bygningsministeriets



eller andres forhold, som de får kendskab til i forbindelse med opfyldelse af Kontrakten.

For Transport- og Bygningsministeriets personale gælder den tavshedspligt, der følger af reglerne for ansatte i den offentlige forvaltning. Konsulenter og andre, der bistår Transport- og Bygningsministeriet, pålægges tilsvarende tavshedspligt.

Dog har parterne den i pkt. 9.6 nedenfor nævnte ret til offentliggørelse af Kontrakten.

## 9.6. Offentliggørelse

Operatøren må uden Transport- og Bygningsministeriets samtykke bruge Transport- og Bygningsministeriet som reference.

Transport- og Bygningsministeriet har ret til på eget initiativ at offentliggøre Kontrakten helt eller delvist, idet eventuelle forretningsfølsomme oplysninger vil blive undtaget herfra på baggrund af en konkret høring af Operatøren.

## 9.7. Inspektion

Transport- og Bygningsministeriet, herunder Transport- og Bygningsministeriets repræsentanter, skal til enhver tid, herunder også i Forberedelsesperioden, uden varsel have adgang til færger, bygninger og andre fysiske lokaliteter for at udføre inspektion med henblik på at konstatere, hvorvidt de aftalte ydelser leveres på de aftalte vilkår.

Operatøren skal ved sådan inspektion yde Transport- og Bygningsministeriet fornøden assistance, herunder ved afgivelse af oplysninger. Ved sådan inspektion skal Transport- og Bygningsministeriet optræde hensynsfuldt og overholde oplyste sikkerheds- og ordensregler.

Operatørens eventuelle omkostninger i den forbindelse er Transport- og Bygningsministeriet uvedkommende.

Transport- og Bygningsministeriet skal straks varsle Operatøren, såfremt Transport- og Bygningsministeriet ved inspektionen bliver opmærksom på ikke uvæsentlige mangler ved ydelserne. Transport- og Bygningsministeriets ret til at foretage inspektion fritager ikke Operatøren for at sørge for, at ydelsen til enhver tid er kontraktmæssig.

## 9.8. Overdragelse

### 9.8.1. Transport- og Bygningsministeriets overdragelse

Transport- og Bygningsministeriet har ret til at overdrage sine rettigheder og forpligtelser efter Kontrakten til en anden offentlig institution eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige

midler. Staten indestår for, at vedkommende institution, til hvem overdragelse finder sted, opfylder sine forpligtelser i henhold til Kontrakten.

### 9.8.2. Operatørens overdragelse

Operatøren kan ikke uden Transport- og Bygningsministeriets skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge Kontrakten til tredjemand.

Transport- og Bygningsministeriet kan kun nægte samtykke til en overdragelse, såfremt der foreligger saglig grund.

Transport- og Bygningsministeriet vil i den forbindelse bl.a. foretage en vurdering af styrker og svagheder hos den foreslåede tredjemand, herunder i forhold til økonomisk, finansiel, teknisk og faglig formåen. Operatørens overdragelse af Kontrakten vil dog under alle omstændigheder alene kunne accepteres, såfremt dette lovligt kan ske i henhold til de til enhver tid gældende udbudsretlige regler.

Transport- og Bygningsministeriet forbeholder sig – som betingelse for at give samtykke til en overdragelse – efter omstændighederne f.eks. at kræve, at både Operatør og tredjemand (som derefter bliver medoperatør) hæfter solidarisk for Kontraktens opfyldelse, eller (som et andet eksempel) at Operatøren erklærer at ville støtte den foreslåede tredjemand økonomisk, finansielt, teknisk og fagligt i forbindelse med den foreslåede tredjemands varetagelse af Kontrakten.

## 9.9. Tvister

Såfremt der opstår en uoverensstemmelse mellem parterne i forbindelse med Kontrakten, skal parterne med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning søge at indlede forhandlinger med henblik på at løse tvisten.

Om nødvendigt skal forhandlingerne, efter drøftelse mellem parterne, søges løftet op på højt plan i parternes organisationer.

Såfremt en tvist af en part er indbragt for parternes direktioner, og det ikke er muligt inden for 14 kalenderdage fra indbringelsen (eller den frist parterne måtte aftale) at opnå enighed om en løsning, er hver af parterne berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort ved voldgift.

Enhver tvist, som måtte opstå i forbindelse med denne Kontrakt, skal afgøres endeligt ved voldgift efter "Regler for behandling af voldgiftssager ved Det Danske Voldgiftsinstitut", som er gældende på tidspunktet for sagens anlæg.

Voldgiftsretten udpeges af Voldgiftsinstituttet i overensstemmelse med ovennævnte regler. Klageren kan i sit klageskrift komme med forslag til sin voldgiftsdommer, mens indklagede i sit svarskrift kan komme med forslag til sin voldgiftsdommer. Den tredje voldgiftsdommer, der er voldgiftsrettens

formand, bringes i forslag af Voldgiftsinstituttet, medmindre parterne inden udløbet af fristen for indklagedes svar i fællesskab foreslår en formand.

Stedet for voldgift er København.

Sagen skal afgøres efter dansk ret, jf. også pkt. 9.10, herunder også danske processuelle regler. Processproget er dansk – det gælder både for processkrifter og mundtlig forhandling.

## 9.10. Lovvalg

Kontrakten er undergivet dansk ret.

## 9.11. Ændringer af Kontrakten

Kontrakten kan kun ændres ved skriftlig aftale, underskrevet af parternes dertil bemyndigede repræsentanter.


Alle ændringer af Kontrakten skal udformes som fortløbende nummererede tillæg til Kontrakten.

## 9.12. Underskrift

Kontrakten oprettes i en dansk og en engelsk version, jf. pkt. 1.3, i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren.

### For Operatøren:


Dato: 21. juni 2016

  
Frantz Palludan  
Bestyrelsesformand

  
Søren Jespersen  
Administrerende direktør

### For Transport- og Bygningsministeriet

Dato: 21. juni 2016

  
Hakon Iversen  
Afdelingschef

  
Thomas Fog Christensen  
Kontorchef

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Definitioner

Bilag 1



# Indhold

1. Definitioner ..... 5





# 1. Definitioner

Ord	Betydning
Aptering	Indvendigt udstyr på færgen, bl.a. møbler, kahytter, opholdsrum, legerum, bagageopbevaring.
Dobbelttur	Tur-retur. F.eks. en overfart fra Rønne til Ystad og en overfart fra Ystad til Rønne.
Driftsdøgn	Driftsdøgnet starter kl. 3.00 og varer 24 timer.
Driftsperiode	Perioden fra Driftsstart (se Hovedkontraktens pkt. 3.2) til Kontraktens ophør (se hovedkontraktens pkt. 3.3).
Driftsstart	Se Hovedkontraktens pkt. 3.2.
Driftsår	En periode på et år, der følger kalenderåret.
Driftsår, første	Fra Driftsstart til 31. december samme år.
Driftsår, sidste	Fra 1. januar i det år Kontrakten ophører og til Kontraktens ophør.
Dækmeter	1 dækmeter er 1 længdemeter på vogndækket i den maksimale bredde (inkl. surring) for en lastbil, trailer, sættevogn, vogntog og lignende.
Dækmeter, Høje	1 høj dækmeter er 1 dækmeter, der er mindst 4,5 meter høj i hele dens bredde.
Døgnefterspørgsel	Den efterspørgsel, der er normal for det pågældende og sammenlignelige døgn de foregående år.
Farligt gods	Gods, der transporteres i henhold til IMDG-koden.
Forberedelsesperiode	Perioden fra Kontrakten er underskrevet af begge parter og til Driftsstart.
Forsinkelse	Tidsforskellen mellem ankomsttidspunkt og planlagt ankomsttidspunkt i den til enhver tid gældende offentliggjorte sejlplan.
Generalarrangementsplan	Hoved- og oversigtstegning af skibet, visende skibet i profilbillede og planbillede af de enkelte dæk.
Havari	Se Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.5.
Hurtigfærge	Færge med en planlagt overfartstid på ruten Rønne-Ystad på højst 80 minutter.
Hvileplads	Liggeplads på briks eller lignende eller i stol, hvor ryglænet kan lægges ned til vandret stilling.
IMDG-koden	International Maritime Dangerous Goods-code.

Isklasse	Skibe med en isklasse er forstærket, således at det giver dem mulighed for at sejle i is i varierende tykkelse afhængig af hvilken Isklasse de bygget med og godkendt til. Standarder for de enkelte isklasser er i henhold til International Association of Classification Societies (IACS).
ISM Code	International Safety Management Code. ISM Code sikrer en international standard for sikker drift og operation af skibe, herunder forhindring af forurening.
ISO	The International Organization for Standardization (ISO) er et internationalt standardiseringsorgan ( <a href="http://www.iso.org">www.iso.org</a> ).
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code. Koden beskriver Sikkerhedsstandarder for den maritime industri, som beskrevet af International Maritime Organization (IMO).
Kahyt	Aflukke med én opredt soveplads for hver af de passagerer, Kahytten er beregnet til, samt med tilhørende bad og toilet.
Kontaktrådet	Kontaktrådet er en almindeligt anvendt betegnelse for "Kontaktrådet for Trafikbetjeningen af Bornholm", som er et råd, nedsat af Transport- og Bygningsministeren med henblik på at varetage bornholmske interesser vedrørende trafikbetjeningen af Bornholm. Blandt rådets medlemmer er en række lokalpolitikere og repræsentanter for et bredt udvalg af faglige organisationer og erhvervsorganisationer samt pendler- og passagerforeninger. Borgmesteren i Bornholms Regionskommune er formand for Kontaktrådet.
Kontrakt	Hovedkontrakt med bilag og appendikser, herunder Operatørens tilbud.
Kontraktperiode	Perioden fra Kontrakten er underskrevet af Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren og indtil Kontraktens ophør.
Køjeplads	En opredt soveplads i kahyt.
Køllægning	Samling af skibet er påbegyndt og udgør mindst 50 tons eller, hvis det er mindre, mindst 1 % af den anslåede masse af det samlede konstruktionsmateriale.
MKS-godkendelse for hurtigfærger	Miljø- og sejladsikkerhedsmæssig godkendelse af hurtigfærger i henhold til bekendtgørelse nr 1324 af 21. december 2011 om miljøgodkendelse af hurtigfærgeruter.
Overfart	En tur med en færge fra en havn til en anden. F. eks. fra Rønne til Ystad. Se modsat en Dobbelttur.
Overfartstid	Tiden fra færgen lægger fra kaj til ankomst.

<b>Personbilenhed</b>	En køretøjsenhed på 4,50 meters længde og 1,75 meters bredde, som staves i henhold til bekendtgørelse nr. 1015 af 1. november 2011 om teknisk forskrift om transport af motorkøretøjer m.v. med passagerskibe.
<b>Sommerferie eller Skolernes Sommerferie</b>	51 dage pr. år, dækkende alle dage fra ca. 1. juli til midten af august og de omkringliggende lørdage og søndage.

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Ydelsesspecifikation

Bilag 2



# Indhold

1	Rutestruktur og kapacitet .....	7
1.1	Indledning.....	7
1.2	Rønne-Ystad.....	7
1.3	Rønne-Køge.....	8
1.4	Erstatningsfærge .....	9
1.5	Kapacitet ved planlagte værftsophold .....	9
1.6	Kapacitet til Farligt gods .....	9
2	Sejlplaner .....	10
2.1	Periode for sejlplan .....	10
2.2	Krav til sejlplan .....	10
2.2.1	Sejlplanens indhold.....	10
2.2.2	Koordinering med havnene.....	10
2.3	Procedure for vedtagelse af sejlplan.....	11
2.3.1	Høring af udkast til sejlplan .....	11
2.3.2	Godkendelse af sejlplan.....	11
2.3.3	Offentliggørelse af sejlplan.....	11
2.3.4	Frister for vedtagelse af første sejlplan .....	11
2.4	Ændring af godkendt sejlplan .....	11
3	Rettidighed og erstatningssejlad .....	13
3.1	Registrering.....	13
3.2	Rapportering og opgørelse af bod .....	13
3.3	Anvendelse af erstatningsfærge .....	14
3.4	Satser for bod .....	14
3.4.1	Forsinket ankomst og aflysning .....	14
3.4.2	Mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge .....	15
3.4.3	Maksimal samlet bod .....	15
3.5	Bodsfritagende forhold .....	16
3.5.1	Generel force majeure .....	16
3.5.2	Ekstremt vejrlig for alle færger .....	16
3.5.3	Ekstremt vejrlig for Hurtigfærger .....	17
3.5.4	Sikkerhedsmæssige forhold .....	17
3.5.5	Havari.....	17
3.5.6	Forsinkede bus- eller togforbindelser .....	18
3.5.7	Afledte forsinkede ankomster .....	18
3.5.8	Deltagelse i redningsaktion eller eftersøgning.....	19
3.5.9	Særligt for overdragelsesperioden.....	19
3.6	Procedure for bodsfritagelse .....	19
3.6.1	Frist for Operatørens meddelelse om bodsfritagelse .....	19
3.6.2	Operatørens bevisbyrde .....	19
4	Billetter.....	21
4.1	Billettyper, maksimumpriser og billetpriser .....	21
4.2	Maksimale gennemsnitspriser .....	21
4.3	Særkrav til udbudte billetter .....	21
4.3.1	Op til 3 % med særlige privilegier .....	21

4.3.2	Tillægstakster for Farligt gods .....	22
4.3.3	Mængderabat for gods .....	22
4.4	Procedure for fastsættelse af billetpriser .....	22
4.4.1	Fastsættelse af maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser .....	22
4.4.2	Høring af udkast til billetpriser .....	22
4.4.3	Operatørens opgørelse af brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag .....	22
4.4.4	Godkendelse af billetpriser .....	23
4.4.5	Offentliggørelse af billetpriser .....	23
4.4.6	Frister for perioden 1. september 2018 til 31. december 2018 .....	23
4.5	Realiserede gennemsnitlige billetpriser .....	23
4.5.1	Opgørelse .....	23
4.5.2	Reduktion af maksimale gennemsnitspriser .....	24
4.6	Brændstofpristillæg og brændstofprisfradrag .....	24
4.6.1	Bundgrænse på 5 % .....	24
4.6.2	Valgfrit brændstofpristillæg .....	25
4.6.3	Obligatorisk brændstofprisfradrag .....	25
4.6.4	Procedure for beregning af brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag .....	25
4.6.5	Dokumentation og fremsendelse af oplysninger .....	30
4.6.6	Ændring af indeks .....	31
5	Færger .....	32
5.1	Generelle krav .....	32
5.1.1	Færger og typer .....	32
5.1.2	Erstatningsfærge .....	32
5.1.3	Registrering og klassificering .....	32
5.1.4	Myndigheds- og sikkerhedskrav .....	33
5.1.5	Bemanding .....	33
5.1.6	Dækkapacitet og dækhøjde .....	33
5.1.7	Akseltryk .....	33
5.1.8	Komfort i forhold til mekaniske vibrationer (ISO 2631) .....	34
5.1.9	Krav til Hurtigfærger i forhold til vejrforhold .....	34
5.1.10	Krav til konventionelle færger i forhold til vejrforhold .....	34
5.2	Aptering og stand .....	34
5.2.1	Generelt .....	34
5.2.2	Siddepladser .....	35
5.2.3	Toiletter og puslepladser .....	35
5.2.4	Legeområde .....	35
5.2.5	Kæledyr .....	35
5.2.6	Øvrige krav til Aptering .....	35
5.2.7	Adgangsforhold .....	35
5.2.8	Elevatore .....	36
5.2.9	Særlige krav til konventionelle færger .....	36
5.3	Stuvning af motorcykler og cykler .....	37
5.4	Transport af fødevarer og levende husdyr .....	37
5.5	Udskiftning af færger .....	38



6	Havnefaciliteter.....	39
6.1	Brug af havne .....	39
6.2	Rønne Havn .....	39
6.2.1	Brugsret til færgeleje i Rønne Havn .....	39
6.2.2	Bygninger på Rønne Havn .....	40
6.3	Ystad Havn .....	40
6.3.1	Brugsret til færgelejer i Ystad Havn .....	40
6.3.2	Terminalfaciliteter.....	40
6.4	Køge Havn .....	40
6.4.1	Brugsret til færgeleje i Køge Havn .....	40
6.4.2	Terminalbygning samt opmarchområde.....	40
6.5	Ophør af Operatørens ret til at anvende brugsretter .....	41
7	Service og information .....	42
7.1	Generelle krav til service og information .....	42
7.2	Krav til terminalerne .....	42
7.2.1	Faciliteter .....	42
7.2.2	Åbningstider.....	42
7.2.3	Krav til information.....	42
7.2.4	Bagagehåndtering .....	42
7.3	Trailerhåndtering.....	43
7.4	Krav om sprog .....	43
7.5	Information til passagererne.....	43
7.5.1	Skriftlig information til passagerer .....	43
7.5.2	Befordringsbestemmelser .....	43
7.5.3	Information ved driftsforstyrrelser .....	43
7.5.4	Trafikinformationer .....	44
7.6	Muligheder for bispisning .....	44
7.7	Rengøringsstandard .....	44
7.8	Booking og billet salg .....	44
7.8.1	Billetsalg.....	44
7.8.2	Booking .....	44
7.8.3	Information .....	45
7.8.4	Betalingsbestemmelser .....	45
7.8.5	Særlige bestemmelser .....	45
7.8.6	Samarbejde om billet salg .....	46
8	Tilsyn og rapporteringer .....	47
8.1	Formål med tilsyn og rapporteringer.....	47
8.2	Generel oplysningspligt.....	47
8.3	Tilsyn og rapporteringer i Forberedelsesperioden.....	47
8.4	Kvartalsmøder.....	48
8.5	Operatørens rapportering .....	48
8.5.1	Rapporteringstyper .....	48
8.5.2	Kvartalsrapport .....	48
8.5.3	Trafikdata .....	49
8.6	Kundetilfredshedsmålinger.....	50
8.6.1	Gennemførelse af kundetilfredshedsmålinger .....	50
8.6.2	Spørgsmål, kategorier og svarniveauer .....	51
8.6.3	Beregning af kundetilfredsheden .....	51

8.6.4	Bod ved lav kundetilfredshed .....	51
8.6.5	Operatørens opfølgning på kundetilfredhedsmålingerne .....	52
8.7	Telefontidsmålinger .....	53
8.8	Offentliggørelse af regularitet .....	53
9	Samarbejde .....	54
9.1	Generelt .....	54
9.2	Samarbejde mellem Operatøren og Kontaktrådet .....	54
9.3	Samarbejde med tredjepart .....	54
9.4	Samarbejde ved forberedelse af næste udbud .....	55
9.5	Samarbejde med ny operatør .....	56
9.5.1	Booking ved ophør .....	56
9.5.2	Levering af oplysninger om trafikmængder og relevante indtægtsdata .....	57
9.5.3	Adgang til besigtigelse m.v. ....	57
9.6	Særvilkår .....	57
9.6.1	Virksomheder, der distribuerer post .....	57
9.6.2	Værnepligtige .....	57
9.6.3	Lejrskoler .....	57
9.6.4	Kongehusets medlemmer .....	57
10	Forberedelsesperioden .....	58
10.1	Generelt .....	58
10.2	Ansvar .....	58
10.3	Periode .....	58
10.4	Operatørens organisation .....	58
10.5	Planlægning af Forberedelsesperioden med tids- og aktivitetsplanen .....	59
10.5.1	Minimumskrav til tids- og aktivitetsplanen .....	59
10.5.2	Tids- og Aktivitetsplan Version 1 .....	59
10.5.3	Tids- og Aktivitetsplan Version 2 .....	60
10.5.4	Tids- og Aktivitetsplan Version 3 .....	60
10.6	Aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen .....	61
10.7	Opfølgning på tids- og aktivitetsplanen .....	64
10.7.1	Underretningspligt .....	64
10.7.2	Tilsyn og opfølgning fra Transport- og Bygningsministeriet .....	64
10.7.3	Forsinkelse af aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen .....	64
10.8	Møder i Forberedelsesperioden .....	65
10.9	Bod .....	66
10.9.1	Overskridelse af frist for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger .....	66
10.9.2	Overskridelse af tidspunkt for Driftsstart .....	66
10.9.3	Bodsfritagende forhold .....	66

# 1 Rutestruktur og kapacitet

## 1.1 Indledning

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm skal gennemføres ved sejlads mellem Rønne Havn og Ystad Havn (ruten Rønne- Ystad) og mellem Rønne Havn og Køge Havn (ruten Rønne-Køge). Betjening af andre havne end de nævnte er ikke en del af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

På begge ruter skal der både kunne transporteres passagerer og gods. De nærmere krav til kapacitet, Overfartstid og frekvens fremgår af de følgende bestemmelser.

## 1.2 Rønne-Ystad

Den højeste Overfartstid på Rønne-Ystad udgør 80 minutter fra planlagt afgangstidspunkt til ankomst. Der skal være minimum 3 daglige Dobbeltture.

Første planlagte daglige Dobbelttur fra Rønne til Ystad skal ankomme senest mellem kl. 7.30-8.00 i Ystad Havn. Kravet kan ændres efter aftale mellem Operatøren og Kontaktrådet, og efter godkendelse af Transport- og Bygningsministeriet.

Operatøren må tidligst lukke check-in 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt. Operatøren må som følge heraf påbegynde Overfarten i op til 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt, forudsat at alle, der er checket ind, er om bord.

Kapacitetskravene er inddelt i 5 niveauer. Niveauerne består af forskellige kapacitetsdagstyper: Maksimum-, høj-, mellem-, lav- og minimumkapacitetsdage. Antallet af de enkelte kapacitetsdagstyper fremgår af tabel 1, og er, med undtagelse af antal minimumskapacitetsdage, minimumskrav.

Tabel 1 | Kapacitetsdagstyper

Type	Antal dage pr. år
Maksimumkapacitetsdage	minimum 38
Højkapacitetsdage	minimum 46
Mellempacitetsdage	minimum 50
Lavkapacitetsdage	minimum 80
Minimumkapacitetsdage	Resten

Idet første og sidste år af Kontrakten ikke hver især udgør et helt kalenderår, men perioderne hhv. fra september til og med december 2018 og fra januar til og med august 2028, er det et krav, at disse to perioder samlet opfylder kravene til antallet af dage for et år inden for de enkelte kapacitetsdagstyper.

Minimumskravene til kapacitet og frekvens på de forskellige kapacitetsdagstyper fremgår nærmere af Tabel 2.

Tabel 2 | Minimumskrav til kapacitet og frekvens opgjort pr. dag, pr. retning, pr. kapacitetsdagstype

Kapacitetsdage	Passagerer	Personbilsenheder	Frekvens
Maksimumkapacitetsdag	9.000	2.200	8
Højkapacitetsdag	7.000	1.500	5
Mellempacitetsdag	5.000	1.000	4
Lavkapacitetsdag	2.000	600	3
Minimumkapacitetsdag	1.400	400	3

Udover kapacitetskravene til personbiler, skal der hver dag være kapacitet til mindst 300 Høje Dækmetre til godstransport pr. retning. Tidsrummet, hvor denne kapacitet skal være tilgængelig, afhænger af samme dags Overfart fra Rønne til Køge:

- a. Hvis færgen fra Rønne til Køge afgår mellem kl. 17.00 og kl. 19.30, skal godskapaciteten på Rønne-Ystad være tilgængelig i tidsrummet mellem kl. 20.00 og inden Driftsdøgnets ophør.
- b. Hvis færgen fra Rønne til Køge afgår kl. 19.30 eller senere skal godskapaciteten på Rønne-Ystad være tilgængelig i tidsrummet mellem kl. 15.00 og inden Driftsdøgnets ophør.

Kravene til det tidsrum, hvor der på Rønne-Ystad skal være Høje Dækmetre til rådighed, har til formål at sikre, at der er mulighed for at afskibe gods fra Bornholm om aftenen.

### 1.3 Rønne-Køge

Der skal minimum være 1 Dobbelttur på Rønne-Køge pr. dag, med den i tabel 3 anførte kapacitet pr. dag, pr. retning.

Tabel 3 | Minimumskapacitet opgjort pr. dag, pr. retning

Passagerer	Høje Dækmetre
400	1.500

Der er ikke fastsat krav til Overfartstid, men derimod krav om, at Overfarten fra Rønne til Køge tidligst må afgå kl. 17.00, og at retursejladsen fra Køge skal ankomme til Rønne senest kl. 6.00.

## 1.4 Erstatningsfærge

Operatøren er forpligtet til at råde over en erstatningsfærge fra Driftsstart til Kontraktophør, som har til formål at sikre robusthed i færgebetjeningen og dermed mindske generne bl.a. i forbindelse med akutte tekniske problemer på Rønne-Ystad og Rønne-Køge og ved vejrforhold, der forhindrer sejlads med Hurtigfærgerne på Rønne-Ystad.

De nærmere krav til erstatningsfærgerne, anvendelsen heraf og bestemmelser om bod fremgår af pkt. 3.3 og 5.1.2.

## 1.5 Kapacitet ved planlagte værftsophold

For ruten Rønne-Ystad må planlagte værftsophold kun finde sted på minimums- eller lavkapacitetsdage og skal placeres, så de er til mindst mulig gene for betjeningen.

For ruten Rønne-Køge skal planlagte værftsophold planlægges, så de er til mindst mulig gene for betjeningen.

Ved planlagte værftsophold, hvor en færge tages ud af drift, skal Døgnefterspørgslen for passagerer, personkøretøjer og gods kunne løftes med den tilbageværende tonnage. Er dette ikke muligt, er Operatøren forpligtet til, for egen regning, at chartre fornøden tonnage til at løfte Døgnefterspørgslen.

## 1.6 Kapacitet til Farligt gods

Der skal være en Overfart om ugen fra Rønne Havn til Køge Havn og en Overfart om ugen fra Køge Havn til Rønne Havn, hvor der skal kunne medbringes Farligt gods, herunder Farligt gods i IMDG klasse 1 efter behov. Der kan anvendes underleverandører til at udføre transport af Farligt gods.

Der er ikke fastsat krav til kapaciteten på skibe, der udfører transporten af Farligt gods. Kapaciteten skal dog være tilstrækkelig til at løfte den til enhver tid værende efterspørgsel for transport af Farligt gods, enten på en af de ordinære daglige Overfarter eller ved gennemførelse af ekstrasejladser.

Afgange med farligt gods skal fremgå af sejlplanen.

## 2 Sejlplaner

### 2.1 Periode for sejlplan

Sejlplaner udarbejdes for et kalenderår ad gangen.

Den første sejlplan gælder fra Driftsstart til udgangen af det første kalenderår i Driftsperioden.

Den sidste sejlplan i Driftsperioden gælder fra den 1. januar i det sidste kalenderår i Driftsperioden til Kontraktudløb.

### 2.2 Krav til sejlplan

#### 2.2.1 Sejlplanens indhold

Sejlplanen skal tilrettelægges således, at Operatøren opfylder alle krav angivet i Kontrakten, herunder krav til kapacitet, kapacitetsdagstyper, frekvens og Overfartstid.

Transport- og Bygningsministeriet kan dog godkende en sejlplan, der fraviger kravene til antallet af de forskellige kapacitetsdage, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a. Operatøren og Kontaktrådet er indforstået med fravigelsen.
- b. Fravigelsen sker ved at flytte en eller flere Dobbeltture fra en sejlplan, der kan opfylde Kontraktens krav til antallet af kapacitetsdage. Det skal således være muligt at konstatere, om sejlplanen ville opfylde Kontraktens krav til kapacitet, frekvens og Overfartstid, hvis der ikke flyttes Dobbeltture.
- c. Der må på et kalenderår højst flyttes 200 Dobbeltture.

Flytning af Overfarter udløser ingen ændring i udbetaling af tilskud.

Transport- og Bygningsministeriet kan dog godkende en sejlplan, der fraviger de tidsmæssige krav, der fremgår af pkt. 1.2 i forhold til de 300 Høje Dækmeter godstransport på Rønne-Ystad pr. retning, forudsat at Operatøren og Kontaktrådet er indforstået med fravigelsen.

Planlagte værftsophold og anden vedligeholdelse, som har betydning for de rejsende, f.eks. eftersyn af sikkerhedsudstyr, skal indarbejdes i sejlplanen.

#### 2.2.2 Koordinering med havnene

Operatøren har i det hele ansvaret for den nødvendige koordinering og afklaring med havnene i forbindelse med sejlplaner m.v.

## 2.3 Procedure for vedtagelse af sejlplan

### 2.3.1 Høring af udkast til sejlplan

Operatøren udarbejder hvert år udkast til sejlplan.

Senest den 1. juni i året før sejlplanens ikrafttræden sender Operatøren et udkast til sejlplan i høring hos Kontaktrådet med kopi til Transport- og Bygningsministeriet.

### 2.3.2 Godkendelse af sejlplan

Operatøren fremsender senest den 15. august i året før sejlplanens ikrafttræden denne til godkendelse hos Transport- og Bygningsministeriet vedlagt høringssvar fra Kontaktrådet.

Transport- og Bygningsministeriet træffer afgørelse om godkendelse senest den 31. august i året før sejlplanens ikrafttræden.

### 2.3.3 Offentliggørelse af sejlplan

Operatøren skal offentliggøre den godkendte sejlplan senest 1. september i året før dens ikrafttræden. Sejlplanen skal offentliggøres samtidig med billetpriserne, jf. pkt. 4.4.5.

### 2.3.4 Frister for vedtagelse af første sejlplan

Vedtagelse af sejlplan for perioden 1. september 2018 til 31. december 2018 følger den i pkt. 2.3.1 til 2.3.3 beskrevne procedure. Høring af Kontaktrådet skal ske senest den 1. februar 2018. Sejlplanen sendes til Transport- og Bygningsministeriet senest 15. april 2018 og endelig godkendelse fra Transport- og Bygningsministeriet skal foreligge senest den 30. april 2018, med henblik på offentliggørelse af den godkendte sejlplan senest 1. maj 2018.

## 2.4 Ændring af godkendt sejlplan

Godkendte sejlplaner kan ændres med Transport- og Bygningsministeriets godkendelse.

Operatøren kan anmode om ændring af en godkendt sejlplan, forudsat Kontaktrådet forinden har fået en rimelig frist til at udtale sig herom.

Særlige ændringer:

1. Ændringer kan godkendes af Transport- og Bygningsministeriet uden høring af Kontaktrådet, hvis der er tale om en akut situation, som Operatøren ikke med rimelighed kunne have forudset, og det tidsmæssigt ikke er muligt at indhente Kontaktrådets bemærkninger. I disse tilfælde skal Operatøren snarest muligt orientere Kontaktrådet herom.

2. Ændringer kan endvidere gennemføres af Operatøren uden forudgående høring og godkendelse af Transport- og Bygningsministeriet, såfremt det er nødvendigt som følge af akut situation, som f.eks. ved havari. I disse tilfælde skal Operatøren snarest muligt orientere Kontaktrådet og Transport- og Bygningsministeriet herom. Transport- og Bygningsministeriet tager herefter stilling til, om ændringerne var berettiget, og hører i den forbindelse Kontaktrådet.

Har en akut situation medført ændringer af sejlplanen uden at godkendelse fra Transport- og Bygningsministeriet eller høring af Kontaktrådet har kunnet indhentes, jf. ovenfor, og må det forventes, at den ændrede sejlplan vil have en sådan tidsmæssig udstrækning, f.eks. grundet værftsophold, at det er muligt for Operatøren at indhente Transport- og Bygningsministeriets godkendelse for den resterende periode for den ændrede sejlplan og foretage høring af Kontaktrådet, har Operatøren pligt hertil.

Informationer om sejlplanændringer skal være tilgængelige på Operatørens hjemmeside og i terminalerne, jf. nærmere pkt. 7.5.



## 3 Rettidighed og erstatningssejlad

### 3.1 Registrering

Operatøren skal registrere ethvert ankomsttidspunkt samtidig med eller umiddelbart efter ankomsten. Ankomsttidspunktet er det tidspunkt, hvor skibet får kontakt med broklap på havnen.

Operatøren skal anvende et elektronisk logningssystem, der registrerer skibets kontakt med broklap og dermed ankomsttidspunkt.

Operatøren skal på anmodning fra Transport- og Bygningsministeriet kunne dokumentere de registrerede ankomsttidspunkter.

### 3.2 Rapportering og opgørelse af bod

Operatøren skal kvartalsvis opgøre og fremsende en rettidighedsrapport til Transport- og Bygningsministeriet. Rapporten skal fremsendes til Transport- og Bygningsministeriet senest 15 dage efter hvert kvartals udløb.

Rettidighedsrapporten udarbejdes som en oversigt, der som minimum skal indeholde følgende oplysninger for hver Overfart i det pågældende kvartal:

- a. Planlagt afgang- og ankomsttidspunkt
- b. Faktisk afgang- og ankomsttidspunkt
- c. Forsinkelse opgjort i minutter eller notering om aflysning
- d. Opgørelse af bod, som Operatøren anerkender
- e. Angivelse af eventuel bodsfritagelsesårsag, herunder henvisning til relevant tidligere og rettidigt fremsendt dokumentation for bodsfritagelse

Format for rettidighedsrapporterne aftales nærmere mellem parterne under Forberedelsesperioden, jf. tabel 11 under pkt. 10.6, aktivitet nr. 3.1.1. Det er dog et krav, at Operatøren fremsender rapporterne elektronisk i et almindeligt regneark-format.

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet i en periode har behov for månedlig rapportering, skal Operatøren efter anmodning levere rapporteringen på månedsbasis.

### 3.3 Anvendelse af erstatningsfærge

I tilfælde af aflysninger skal Operatøren, inden for de i tabel 4 angivne frister, kunne medtage antallet af bookede passagerer, personkøretøjer og gods på samme rute. Fristen regnes fra den aflyste Overfarts planmæssige afgangstidspunkt. Såfremt antallet af bookede passagerer, personkøretøjer og gods er større end den tilgængelige kapacitet, skal der indsættes yderligere sejlads.

Tabel 4 | Frister for rettidig indsættelse af erstatningsfærge

Begivenhed	Rønne-Ystad	Rønne-Køge
Havari	12 timer	18 timer
Ekstremt vejrlig for Hurtigfærger	6 timer	n/a

De i tabel 4 anførte tidsfrister gælder ikke i tidsrummet mellem kl. 1.00 og kl. 5.00. For eksempel vil en aflyst Overfart fra Rønne til Ystad som følge af ekstremt vejrlig for Hurtigfærger kl. 22.00 indebære, at erstatningsfærgen skal indsættes senest kl. 8.00 den følgende dag.

Det anses for mangelfuld indsættelse af erstatningsfærgen, hvis den kapacitet, der indsættes, ikke kan medtage antallet af bookede passagerer, personkøretøjer og gods på samme rute, inden for de angivne tidsfrister.

Operatøren skal betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet, hvis Operatørens indsættelse af erstatningsfærgen er mangelfuld, jf. pkt. 3.4.2.

Det anses ikke for mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge, hvis de bookede passagerer, personkøretøjer og gods kan medtages på en af de øvrige planlagte Overfarter på samme rute, inden for de i tabel 4 angivne frister.

Såfremt erstatningsfærgen er indsat på en erstatningssejlads, er det ikke mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge, hvis Operatøren ikke rettidigt kan indsætte færgen på en anden erstatningssejlads. Det kan for eksempel være tilfældet, hvis der er behov for erstatningssejlads på både Rønne-Ystad og Rønne-Køge.

I tilfælde af aflysninger skal Operatøren, uanset om erstatningsfærgen indsættes, fremsende en erklæring til Transport- og Bygningsministeriet, hvori det oplyses, om samtlige bookede passagerer, køretøjer og gods blev medtaget inden for de angivne tidsfrister. Operatørens skal i den forbindelse oplyse om antal bookede passagerer, køretøjer og gods.

### 3.4 Satser for bod

#### 3.4.1 Forsinket ankomst og aflysning

Operatøren er forpligtet til at sikre, at færgerne ankommer til tiden i henhold til den til enhver tid gældende offentliggjorte sejlplan.

Operatøren skal betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet for hver ankomst, der er forsinket i forhold til den gældende sejlplan, medmindre Forsinkelsen er fritaget for bod, jf. nærmere pkt. 3.5. Størrelsen af boden fremgår af tabel 5.

Nærværende bestemmelse om bod for forsinket ankomst gælder for alle Overfarter på Rønne-Ystad og Rønne-Køge i den gældende sejlplan.

Tabel 5 | Oversigt over bod for Forsinkelse og aflysning

Trin	Forsinkelse (minutter)	DKK
6	≥ 240 eller aflysning	60.000
5	≥ 120 og < 240	25.000
4	≥ 60 og < 120	18.000
3	≥ 40 og < 60	12.000
2	≥ 20 og < 40	6.000
1	≥ 10 og < 20	2.000
0	< 10	Ingen bod

I det omfang den gældende sejlplan ikke giver mulighed for at indhente en bodsbelagt Forsinkelse, men Operatøren har mindsket Forsinkelsen fra ét bodtrin til et lavere bodtrin, vil Forsinkelser for den pågældende færge i resten af det Driftsdøgn, hvor Forsinkelsen er indtruffet, være fritaget for bod. Fritagelsen for bod ophører dog, hvis Forsinkelsen igen øges fra det lavere bodtrin til et højere bodtrin ved en bodsbelagt Forsinkelse.

### 3.4.2 Mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge

Ved mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge på Rønne-Ystad og Rønne-Køge skal Operatøren betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet, jf. tabel 6.

Tabel 6 | Bod for mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge pr. Overfart

	DKK
Mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge	60.000

### 3.4.3 Maksimal samlet bod

Størrelsen af den bod, der opkræves hos Operatøren, kan ikke overstige de i tabel 7 anførte satser.

Bod for aflysning henregnes til kalenderdagen med planmæssig afgang, og bod for forsinket ankomst henregnes til kalenderdagen med planmæssig ankomst.

Tabel 7 | Maksimal samlet bod

	DKK
--	-----

Maksimal samlet bod for hvert kalenderdøgn for forsinkede ankomster efter pkt. 3.4.1	420.000
Maksimal samlet bod for hvert kvartal for forsinkede ankomster og aflysninger efter pkt. 3.4.1	2.400.000
Maksimal samlet bod for hvert kvartal for mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge efter pkt. 3.4.2	1.000.000

## 3.5 Bodsfristagende forhold

### 3.5.1 Generel force majeure

Operatøren er fritaget for bod, såfremt der foreligger force majeure efter Hovedkontraktens pkt. 7.8, dog kun i det tidsrum, forholdet, som begrunder force majeure, består.

### 3.5.2 Ekstremt vejrlig for alle færger

Forsinkede ankomster er fritaget for bod, hvis der under sejladserne var vejrforhold udover de nedennævnte grænser.

Aflyste Overfarter er fritaget for bod, hvis der på sejlruten på afgangspunktet for den aflyste Overfart, eller i den senest offentliggjorte vejrmelding, som var tilgængelig to timer forinden planlagt afgang, var varslet eller konstateret vejrforhold udover de nedennævnte grænser.

Mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge er fritaget for bod, hvis der på sejlruten på afgangspunktet for den aflyste Overfart, eller i den senest offentliggjorte vejrmelding, som var tilgængelig to timer forinden planlagt afgang, var varslet eller konstateret vejrforhold udover de nedennævnte grænser, og disse forhold efter prognoserne måtte forventes at bestå også 6 timer efter planlagt afgangstidspunkt for den aflyste Overfart.

For alle færger gælder følgende grænser i forhold til vejr- og sømæssige forhold:

- Blæst: Vindstyrker (opgjort ved deres middelværdi over 10 minutter) ud over 23 m/sekund under den planlagte Dobbelttur.
- Vandstand i havn: Vandstand i havnen på det relevante tidspunkt afviger væsentligt fra havnens normale middelvandstand.
- Tåge: Tåge, der er så tæt, at sejlhastigheden skal nedsættes.
- Is: Havn og/eller farvand ikke var farbar(t) på afgangspunktet på grund af is.

### 3.5.3 Ekstremt vejrlig for Hurtigfærger

Forsinkede ankomster er fritaget for bod, hvis der under sejladsen var vejr forhold udover de nedennævnte grænser.

Aflyste Overfarter er fritaget for bod, hvis der på sejlruten på afgangspunktet for den aflyste Overfart, eller i den senest offentliggjorte vejrmelding, som var tilgængelig to timer forinden planlagt afgang, var varslet eller konstateret vejr forhold udover de nedennævnte grænser.

For Hurtigfærger gælder følgende grænser i forhold til vejr- og sømæssige forhold:

- a. Blæst: Vindstyrker (opgjort ved deres middelværdi over 10 minutter) ud over 16 m/sekund under den planlagte Dobbelttur.
- b. Bølgehøjde: Signifikante bølgehøjder ( $H_s$ ) på mere end 3,0 m under den planlagte Dobbelttur

### 3.5.4 Sikkerhedsmæssige forhold

Uanset at varslet eller konstaterede vejrforhold ikke ligger udover grænserne for ekstremt vejrlig for alle færger, jf. pkt. 3.5.2, kan der forekomme situationer, hvor sikker sejlad ikke er mulig. Når sikker sejlad ikke er mulig grundet vejrforholdene, er Operatøren fritaget for bod ved aflysninger og manglende indsættelse af erstatningsfærge.

Det er en forudsætning for bodsfritagelse efter nærværende bestemmelse, at Operatøren senest 24 timer efter 1) afgangspunktet for den aflyste Overfart henholdsvis 2) tidspunktet for rettidig indsættelse af erstatningsfærge, jf. pkt. 3.3, tabel 4, fremsender en skriftlig erklæring fra kaptajnen om, at sikker sejlad ikke var mulig. Erklæringen skal indeholde en redegørelse for kaptajnens vurdering med en beskrivelse af relevante forhold, og hvorfor disse udgør en sikkerhedsmæssig hindring for sejladsen. Der skal vedlægge relevant dokumentation.

Redegørelsen vil, såfremt Transport- og Bygningsministeriet finder anledning hertil, blive underkastet ekstern evaluering med henblik på at kunne vurdere, om Operatørens opfyldelse af Kontrakten er mangelfuld.

### 3.5.5 Havari

Forsinkelser eller aflysninger, som skyldes Havari, er fritaget bod.

Ved Havari efter denne bestemmelse forstås en skade på en færge, der skyldes sammenstød, grundstødning og kollision med havneanlæg, og som Operatøren ikke kunne have forhindret eller burde have forudset.

Ved Havari forstås endvidere skader på maskiner, sikkerhedssystemer og passageressentielle systemer, som Operatøren ikke kunne have forhindret eller burde have forudset. Operatøren anses for at kunne have forhindret eller forudset skaden, hvis skaden kunne være forhindret, såfremt Operatøren

havde fulgt vedligeholdelsesplaner og medbragt reservedele i rimeligt omfang.

Såfremt Havari medfører, at Operatøren ikke kan gennemføre sejlads på Rønne-Ystad med færger med en planlagt Overfartstid på 80 minutter, i en periode, der overstiger 2 kalenderdøgn, skal en sejlplanændring udarbejdes og offentliggøres, jf. pkt. 2.4. Sejlplanændringen skal i videst muligt omfang kunne løfte Døgnefterspørgslen.

Senest 2 kalenderdøgn efter hændelsens indtræden skal Operatøren fremsende en redegørelse til Transport- og Bygningsministeriet. Redegørelsen skal indeholde en beskrivelse af hændelsen, sejlplanændringen og dokumentation, for at Døgnefterspørgslen i videst muligt omfang er løftet.

Operatøren er forpligtet til at betale bod for forsinkelser og/eller aflyste Overfarter i perioden fra hændelsen indtræder og indtil ikrafttræden af sejlplanændringen.

Efter offentliggørelse af sejlplanændringen, kan sejladsen i op til 12 kalenderdøgn fra hændelsens indtræden gennemføres med længere planlagt Overfartstid i overensstemmelse med sejlplanændringen, uden at Operatøren ifalder yderligere bod, dog kun så længe hændelsen fortsat består. Er Operatøren ikke i stand til igen at sejle efter den ordinære sejlplan, og opfylde kontraktens krav til overfartstid og kapacitet efter pkt. 1, efter 12 kalenderdøgn, skal Operatøren – uanset at der er tale om et Havari – betale bod til Transport- og Bygningsministeriet for forsinkelser og/eller aflyste Overfarter i perioden fra dette tidspunkt og frem til driften igen er normal, jf. pkt. 3.4.

### 3.5.6 Forsinkede bus- eller togforbindelser

Forsinket ankomst til Rønne fra Ystad med Hurtigfærge på op til 15 minutter på maksimum- og højkapacitetsdage samt på op til 30 minutter på mellem- og lavkapacitetsdage er fritaget for bod, hvis Forsinkelsen skyldes:

- a. At færgen i Ystad har afventet tilstødende bus- eller togforbindelser med forbindelse til færgen, og
- b. at der i Ystad var mere end fire timer til næste Overfart fra Ystad til Rønne, eller at der ikke var kapacitet til at rumme passagererne fra den forsinkede bus- eller togforbindelse på andre Overfarter inden for fire timer.

### 3.5.7 Afledte forsinkede ankomster

I det omfang den gældende sejlplan ikke giver mulighed for at indhente en bodsfritaget forsinkelse, er Forsinkelser for den pågældende færge i resten af det pågældende Driftsdøgn, hvor Forsinkelsen er indtruffet, fritaget for bod. Fritagelsen for bod ophører dog, når en Forsinkelse øges fra ét bodtrin til et højere bodtrin, medmindre det skyldes forhold, der er fritaget for bod.

### 3.5.8 Deltagelse i redningsaktion eller eftersøgning

Aflyste Overfarter og forsinkede ankomster er fritaget for bod, hvis disse skyldes færgens deltagelse i redningsaktion/eftersøgning eller lignende forhold.

### 3.5.9 Særligt for overdragelsesperioden

Aflyste Overfarter og forsinkede ankomster er ligeledes fritaget for bod, hvis de skyldes den efterfølgende operatørs forberedelse til Driftsstart i overdragelsesperioden.

## 3.6 Procedure for bodsfritagelse

### 3.6.1 Frist for Operatørens meddelelse om bodsfritagelse

Operatøren pålægges bod for enhver Forsinkelse, aflysning eller mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge, medmindre Operatøren rettidigt har fremsendt dokumentation for, at der foreligger en af de i pkt. 3.5 nævnte bodsfritagelsesgrunde.

Såfremt Operatøren vil gøre gældende, at en Forsinkelse, aflysning eller mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge er fritaget for bod, skal Operatøren senest to hverdage, jf. dog pkt. 3.5.4, efter den forsinkede eller aflyste Overfarts planlagte ankomsttidspunkt fremsende meddelelse om, at Operatøren gør gældende, at der foreligger bodsfritagende forhold, samt fremsende dokumentation herfor. Meddelelsen skal indeholde en konkret redegørelse og begrundelse for det bodsfritagende forhold.

Fremsendes meddelelse om bodsfritagelse og dokumentation herfor ikke til Transport- og Bygningsministeriet rettidigt, fortaber Operatøren retten til at gøre bodsfritagelse gældende for den pågældende Forsinkelse, aflysning eller mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge.

### 3.6.2 Operatørens bevisbyrde

For så vidt angår bølgehøjde og vindstyrke og is i farvand, er Operatøren forpligtet til at anvende nedenstående kilder i forbindelse med dokumentation for bodsfritagende forsinkelser, aflysninger eller mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge. Benytter Operatøren andre kilder som dokumentationsgrundlag, kan Forsinkelsen, aflysningen eller mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge ikke fritages for bod, medmindre andet aftales med Transport- og Bygningsministeriet.

#### 3.6.2.1 Bølgehøjde og blæst

Til dokumentation for bodsfritagende Forsinkelser, aflysninger eller mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge kan anvendes oplysninger fra Danmarks Meteorologiske Institut samt Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut. Oplysninger indhentet fra andre vindmålere opstillet på Rønne Havn, Ystad Havn eller Køge Havn kan anvendes, såfremt vindmåleren og dens placering er godkendt af Transport- og Bygningsministeriet, og så-

fremt Operatøren dokumenterer, at vindmåleren årligt serviceres og kalibreres af uvildig tredjemand.

Gyldig dokumentation udgøres af værdier ud over de i pkt. 3.5.2 og 3.5.3 nævnte maksimum-grænser, hvis disse værdier enten:

- a. er varslet af den meteorologiske tjeneste i den senest offentliggjorte vejrmeddelelse, der er tilgængelig 2 timer inden afgangstidspunktet for den relevante Overfart,
- b. fremgår af observationer fra den meteorologiske tjeneste, eller
- c. fremgår af data fra en vindmåler opstillet af Operatøren i overensstemmelse med ovennævnte krav, tidligst to timer inden eller under den pågældende Overfart.

#### 3.6.2.2 Is i farvand

Til dokumentation for bodsfritagende Forsinkelser, aflysninger og mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge kan oplysninger i form af ismeldinger for de respektive havområder fra Søværnets Operative Kommando ([www.sok.dk](http://www.sok.dk)) eller Sjöfartsverket ([www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)) accepteres som gyldig dokumentation. Anvendelse af anden dokumentation kræver forudgående godkendelse af Transport- og Bygningsministeriet.



## 4 Billetter

### 4.1 Billettyper, maksimumpriser og billetpriser

Operatøren er forpligtet til, på hver af ruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge, at udbyde de billettyper, som fremgår af appendiks 1.

Operatøren er berettiget til at udbyde andre billettyper end de i appendiks 1 nævnte efter Transport- og Bygningsministeriets godkendelse, jf. pkt. 4.4.

Pendlerkort skal gælde for ét år ad gangen. De nærmere vilkår for pendlerkort fastsættes af Operatøren og skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet efter forudgående høring i Kontaktrådet. Appendiks 1 indeholder vejledende vilkår. Den nærmere godkendelsesprocedure fremgår af pkt. 4.4.

For en række billettyper er der fastsat maksimumpriser, der udgør den øvre grænse for de billetpriser Operatøren kan opkræve. Operatøren kan dog i til-læg til maksimumprisen opkræve et brændstofpristillæg, jf. nærmere pkt. 4.4.3 og 4.6.

En oversigt over maksimumpriser fremgår af appendiks 1.

Operatørens billetpriser fastsættes for 1 kalenderår ad gangen efter den i pkt. 4.4 anførte procedure.

### 4.2 Maksimale gennemsnitspriser

For en række billettyper er der foruden maksimumpriser fastsat maksimale gennemsnitspriser, som udgør den maksimale gennemsnitlige billetpris. Operatøren må opnå for alle solgte billetter i samme billettype i ét kalenderår. Det gælder f.eks. billettypen "Voksen" og "Bil (inkl. 5 personer)".

De maksimale gennemsnitspriser indebærer, at Operatøren skal udbyde billetter til priser under maksimumprisen. Det er imidlertid op til Operatøren at tilrettelægge salget af billetterne, således at de maksimale gennemsnitspriser overholdes.

Derudover reguleres prisen, hvis Operatørens realiserede salg overskrider de anførte maksimale gennemsnitspriser, jf. nærmere pkt. 4.4.1 og 4.5.

En oversigt over maksimale gennemsnitspriser fremgår af appendiks 1.

### 4.3 Særkrav til udbudte billetter

#### 4.3.1 Op til 3 % med særlige privilegier

Billetpriserne på de enkelte billettyper skal opfylde de i appendiks 1 angivne krav. Operatøren kan dog vælge at udbyde op til 3 % af billetterne pr. Over-

fart inden for billettypen "Bil (inkl. 5 personer)" til højere takster, såfremt billetterne udbydes som "Business-billetter" med særlige privilegier, herunder f.eks. automatisk plads på alle Overfarter og hurtig ombordkørsel.

#### 4.3.2 Tillægstakster for Farligt gods

I forhold til de i appendiks 1 fastsatte krav til godstakster kan Operatøren opkræve et tillæg ved fragt af Farligt gods på maksimalt 15 % af den sædvanlige billetpris for en vognenhed (vogntog, lastbil, løstrailer m.v.), og maksimalt 35 % for Farligt gods i IMDG-klasse 1, såfremt det farlige gods ikke transporteres på en af de Overfarter, der fremgår af den gældende sejlplan.

#### 4.3.3 Mængderabat for gods

Der må ikke gives mængderabatter til godstransport, jf. appendiks 1.

### 4.4 Procedure for fastsættelse af billetpriser

#### 4.4.1 Fastsættelse af maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser

Senest den 1. maj hvert år fremsender Transport- og Bygningsministeriet til Operatøren en oversigt over prisopregning af de i appendiks 1 anførte maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser, som skal gælde for billetpriserne i det følgende kalenderår. Prisopregningen sker på den i Hovedkontraktens pkt. 4.7.3 anførte måde.

Hvis Operatørens realiserede gennemsnitspriser for et kalenderår overskrider de fastsatte maksimale gennemsnitspriser for en eller flere billettyper, vil den maksimale gennemsnitspris for de relevante billettyper blive reduceret tilsvarende i det følgende år, jf. pkt. 4.5.2.

Første gang Transport- og Bygningsministeriet fremsender en oversigt over prisopregning, korrigeres de i tabel 1 i appendiks 1 nævnte maksimale gennemsnitspriser, der indgik i konkurrencen i udbuddet af Kontrakten, med den procentsats, som Operatøren er tildelt Kontrakten på baggrund af.

#### 4.4.2 Høring af udkast til billetpriser

Operatøren udarbejder hvert år udkast til billetpriser (evt. suppleret af forventet brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag), som senest den 1. juni året før billetprisernes ikrafttræden sendes i høring hos Kontaktrådet med kopi til Transport- og Bygningsministeriet.

#### 4.4.3 Operatørens opgørelse af brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag

Operatøren udarbejder hvert år og første gang i 2019 en opgørelse over brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag, som fremsendes til Transport- og Bygningsministeriet senest 15. april, jf. nærmere nedenfor pkt. 4.6.

Såfremt opgørelsen giver anledning til et brændstofprisfradrag, skal Operatøren vedlægge forslag til udmøntning heraf.

Såfremt opgørelsen giver anledning til et brændstofpristillæg, som Operatøren vil opkræve af passagererne, skal Operatøren vedlægge forslag til udmøntning heraf.

Pristillæg eller prisfradrag vedrørende brændstof skal være godkendt af Transport- og Bygningsministeriet, således at taksterne for det efterfølgende kalenderår kan offentliggøres den 1. september og træde i kraft den 1. januar det efterfølgende kalenderår.

#### 4.4.4 Godkendelse af billetpriser

Operatøren fremsender senest den 15. august i året før billetprisernes ikrafttræden disse til godkendelse hos Transport- og Bygningsministeriet vedlagt eventuelt høringssvar fra Kontaktrådet.

Transport- og Bygningsministeriet træffer afgørelse om godkendelse senest den 31. august i året før billetprisernes ikrafttræden.

#### 4.4.5 Offentliggørelse af billetpriser

De godkendte billetpriser skal offentliggøres senest 1. september i året før disses ikrafttræden samtidig med sejlplanen, jf. pkt. 2.3.3.

#### 4.4.6 Frister for perioden 1. september 2018 til 31. december 2018

Vedtagelse af billetpriser for perioden 1. september 2018 til 31. december 2018 følger den i pkt. 4.4.1-4.4.5 beskrevne procedure, med høring hos Kontaktrådet senest den 1. februar 2018, endelig godkendelse hos Transport- og Bygningsministeriet senest den 15. april 2018 og offentliggøres senest den 1. maj 2018.

### 4.5 Realiserede gennemsnitlige billetpriser

#### 4.5.1 Opgørelse

Operatøren skal hvert år senest den 1. februar fremsende en opgørelse over de realiserede gennemsnitlige billetpriser pr. rute for hver billettype for det forudgående kalenderår til Transport- og Bygningsministeriet. Opgørelsen skal indeholde beregningsgrundlag.

Opgørelsen beregnes på baggrund af den realiserede omsætning inden for hver billettype og antallet af solgte billetter inden for de relevante billettertyper. Billettertyperne "Autocamper på maks. 8 m (inkl. 5 personer)" og "Autocamper på 8-12 m (inkl. 5 personer)" opgøres dog samlet. Tilsvarende gælder for de tre busbillettertyper.

I det omfang Operatøren, som led i for eksempel sponsorater, giver billetter eller sælger billetter til særlige priser, må disse ikke indgå i beregningen af den realiserede omsætning og de realiserede gennemsnitspriser.

For ét kalenderår ad gangen opgøres den realiserede omsætning divideret med det realiserede antal solgte billetter for hver enkelt billettype. For alle passagerbilletter udgør omsætningen de akkumulerede indtægter fra salg af alle billetter omfattet af billettypen inkl. moms.

For godsbilletter udgør omsætningen de akkumulerede indtægter for salg af alle billetter omfattet af billettypen ekskl. moms og vareafgifter. Dette gælder også for indtægter vedrørende trailerhåndtering. Omsætningen udgør således summen af de faktiske beløb, som de rejsende har betalt Operatøren for billetterne.

Opgørelsen over de realiserede gennemsnitlige billetpriser for det sidste år i Driftsperioden skal fremsendes senest 1 måned efter Kontraktens ophør.

#### 4.5.2 Reduktion af maksimale gennemsnitspriser

Såfremt Operatøren overskrider den maksimale gennemsnitspris for en eller flere billetter, vil den maksimale gennemsnitspris for de relevante billetter i det følgende år blive reduceret tilsvarende.

Der foretages ikke reguleringer, såfremt Operatørens realiserede gennemsnitspris er mindre end de af Transport- og Bygningsministeriet opstillede krav hertil, idet gennemsnitskravene er maksimumgrænse for prisfastsættelse.

Ved overskridelse af kravene til maksimale gennemsnitstakster fra og med Driftsperiodens sidste hele kalenderår gælder det særlige, at Operatøren skal betale et beløb til Transport- og Bygningsministeriet svarende til den merindtægt, som Operatøren har opnået ved at overskride de maksimale gennemsnitspriser.

## 4.6 Brændstofpristillæg og brændstofprisfradrag

### 4.6.1 Bundgrænse på 5 %

Risikoen for ændringer i brændstofprisen, der afviger mere end 5 % fra udviklingen i nettoprisindekset, deles mellem Operatøren og kunderne ved regulering med et brændstofpristillæg eller et brændstofprisfradrag af maksimumpriserne og de maksimale gennemsnitspriser efter at disse er pristalsreguleret.

Der kan dog ikke tillægges pristillæg vedrørende brændstof eller fratrækkes prisfradrag vedrørende brændstof på billetter, der er købt inden reguleringen træder i kraft. Dette gælder også abonnementsbilletter.

#### 4.6.2 Valgfrit brændstofpristillæg

Hvis Operatøren er berettiget til at opkræve et brændstofpristillæg, står det Operatøren frit, om alle maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser skal tillægges et brændstofpristillæg på op til det fulde beregnede brændstofpristillæg.

Operatøren kan vælge at pålægge forskellige maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser et forskelligt brændstofpristillæg, således at nogle maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser tillægges det maksimalt beregnede brændstofpristillæg, mens andre tillægges et mindre brændstofpristillæg.

Uanset om Operatøren vælger, at ikke alle priser skal stige eller at ikke alle priser skal stige med det fulde beregnede brændstofpristillæg, kan ingen billettypers maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser stige med mere end det beregnede brændstofpristillæg.

Af billetterne skal det fremgå, hvor stor en del af billetprisen i DKK, der er pristillæg vedrørende brændstof.

#### 4.6.3 Obligatorisk brændstofprisfradrag

Ved brændstofprisfradrag skal alle maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser reduceres med brændstofprisfradraget.

Af billetterne skal det fremgå, hvor stor en nedsættelse af billetprisen i DKK, der er givet i form af prisfradrag vedrørende brændstof.

#### 4.6.4 Procedure for beregning af brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag

Ved beregningen af brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag indgår forskellige indeks samt Operatørens billetindtægter og omkostninger til brændstof.

Proceduren består af følgende overordnede beregninger:

- a. Gennemsnitligt brændstofprisindeks, jf. pkt. 4.6.4.1.
- b. Grundlagsprisindeks, jf. pkt. 4.6.4.2.
- c. Brændstofprisindeksændring, jf. pkt. 4.6.4.3.
- d. Nettoprisindeksændring, jf. pkt. 4.6.4.4.
- e. Brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag, jf. pkt. 4.6.4.5 og 4.6.4.6.

I det første hele kalenderår udføres ovenstående beregninger medio april 2019 på basis af oplysninger om de foregående 7 hele kalendermåneder, så-

ledes at der kan indføres oliepristillæg eller olieprisfradrag med virkning for 2020 og frem.

#### 4.6.4.1 Gennemsnitligt brændstofprisindeks

Hvert år medio april opgør Operatøren et såkaldt "brændstofprisgennemsnit", der består af gennemsnittet for de forudgående 12 måneder af Danmarks Statistiks "PRIS11: Prisindeks for indenlandsk vareforsyning efter varegruppe" og varegruppen "Gasolie".

Brændstofprisgennemsnit angives med 1 decimal.

##### *Eksempel: Beregning af brændstofprisgennemsnit*

Medio april 2014 er indekset de forudgående 12 måneder, april 2013 til og med marts 2014: 127,7; 131,5; 129,9; 137,6; 138,8; 140,5; 137,1; 135,2; 136,3; 133,6; 134,5; 130,1. Dette giver et prisgennemsnit på 134,4.

Det garanteres ikke, at prisindeks "gasolie" vil være som angivet i regneeksemplet.

#### 4.6.4.2 Grundlagsprisindeks

Brændstofprisgennemsnittet sættes i forhold til det såkaldte "grundlagsprisindeks". Grundlagsprisindekset er gennemsnittet af de forudgående indeks for februar 2014 og 12 måneder frem i Danmarks Statistiks "PRIS11: Prisindeks for indenlandsk vareforsyning efter varegruppe" og varegruppen "Gasolie". Indekset er fastsat sådan, at det, hvis olieprisen udvikler sig som forventet af Energistyrelsen i februar 2015, ikke bliver aktuelt med hverken oliepristillæg eller olieprisfradrag.

Grundlagsolieprisindekset angives med 1 decimal.

##### *Eksempel: Beregning af grundlagsprisindekset*

Danmarks Statistiks ([www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)) PRIS11: Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (2010=100) efter varegruppe, varegruppe 27 – "gasolie" er i dette eksempel i gennemsnit 100,0, jf. nedenstående beregning:

$$\text{Grundlagsprisindeks} = \frac{86,9 + 88,5 + 95,3 + 101,1 + 103,3 + 103,8 + 101,7 + 100,2 + 103,1 + 100,0 + 105,8 + 110,2}{12} = 100,0$$

Det garanteres ikke, at grundlagsprisindeks "gasolie" vil være som angivet i regneeksemplet.

#### 4.6.4.3 Brændstofprisindeksændring

Ændringen i brændstofpris benævnes "brændstofprisindeksændring" og beregnes som den procentvise ændring fra grundlagsprisindekset til de pågældende 12 måneders brændstofprisgennemsnit.

Brændstofprisindeksændringen angives som procent med 1 decimal.

*Eksempel: Beregning af brændstofprisindeksændring*

Grundlagsprisindekset er 100,0 og brændstofprisgennemsnittet opgjort medio april 2014 er 134,4.

$$\text{Brændstofprisindeksændring} = \frac{134,4 - 100,0}{100,0} = 34,4\%$$

Det garanteres ikke, at prisindeks "gasolie" vil være som angivet i regneeksemplet.

#### 4.6.4.4 Nettoprisindeksændring

Hvert år medio april opgør Operatøren gennemsnittet for de forudgående 12 måneder af Danmarks Statistiks nettoprisindeks, dvs. PRIS13: Nettoprisindeks, hovedtal efter type.

Gennemsnittet angives med 1 decimal.

Den procentvise ændring i nettoprisindeks fra Kontraktens pristal til de pågældende 12 måneders gennemsnit benævnes *nettoprisindeksændring*.

Nettoprisindeksændringen angives i procent med 1 decimal.

#### 4.6.4.5 Brændstofpristillæg

Hvis brændstofprisindeksændringen er mere end 5 % højere end nettoprisindeksændringen, dvs. hvis

$$\text{Brændstofprisindeksændring} - \text{Nettoprisindeksændring} > 5\%$$

er Operatøren berettiget til at tillægge de pristalsregulerede maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser et brændstofpristillæg det konkrete år.

Følgende formel angiver beregningen af brændstofpristillægget, hvor  $\text{Brændstofprisindeksændring} = I_{\text{brændstof}}$ ,  $\text{nettoprisindeksændring} = I_{\text{netto}}$ ,  $\text{Brændstofomkostninger} = \text{Omk}_{\text{brændstof}}$  og  $\text{billetterindtægter} = \text{Ind}_{\text{billetter}}$ :

*Brændstofpristillæg*

$$= \frac{I_{\text{brændstof}} - I_{\text{netto}} - 5\%}{2} \times \frac{\text{Omk}_{\text{brændstof}} \times \frac{1}{1 + I_{\text{brændstof}}}}{\text{Ind}_{\text{billetter}}}$$

Opgørelsen af brændstofomkostninger og billetindtægter fremgår nærmere nedenfor under pkt. 4.6.5.2 og 4.6.5.3.

I beregningen af brændstofpristillægget er "5 %" den såkaldte bundgrænse, og formålet med "2" i nævneren i overstående ligning er, at risikoen af pristillægget vedrørende brændstofprisændring deles mellem billettaksterne og Operatøren.

*Eksempel: Beregning af brændstofpristillæg*

Brændstofomkostninger i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 95 mio. DKK.

Billetindtægter i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 350 mio. DKK.

Brændstofprisindeksændringen er medio april 2014 34,4 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %.

Brændstofprisindeksændringen er mere end 5 % højere end nettoprisindeksændringen:

$$\text{Brændstofprisindeksændring} - \text{Nettoprisindeksændring} > 5\%$$

$$34,4\% - 10,0\% > 5\%$$

Der kan således opkræves et brændstofpristillæg:

brændstofpristillæg

$$= \frac{I_{\text{brændstof}} - I_{\text{netto}} - 5\%}{2} \times \frac{\text{Omk}_{\text{brændstof}} \times \frac{1}{1 + I_{\text{brændstof}}}}{\text{Ind}_{\text{billetter}}}$$

$$\begin{aligned} \text{brændstofpristillæg} &= \frac{34,4\% - 10,0\% - 5\%}{2} \times \frac{95.000.000 \times \frac{1}{1 + 34,4\%}}{350.000.000} \\ &= 2,0\% \end{aligned}$$

Operatøren må dermed lade maksimumtaksterne og de maksimale gennemsnitstakster stige med et pristillæg vedrørende brændstof på maksimalt 2,0 %, efter at taksterne er blevet pristalsregulerede, gældende for året 2015.

Det garanteres ikke, at brændstofomkostninger og billetindtægter vil være som angivet i regneeksemplet, og ej heller at brændstofprisindeksændringen og nettoprisindeksændringen vil være som angivet i regneeksemplet.



#### 4.6.4.6 Brændstofprisfradrag

Hvis brændstofprisindeksændringen er mere end 5 % lavere end nettoprisindeksændringen, dvs. hvis

$$\text{Brændstofprisindeksændring} - \text{Nettoprisindeksændring} < -5\%$$

skal de i medfør af pkt. 4.4.1 pristalsregulerede maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser reduceres med et brændstofprisfradrag det pågældende år.

Følgende formel angiver beregningen af brændstofprisfradraget, hvor  $\text{Brændstofprisindeksændring} = I_{\text{brændstof}}$ ,  $\text{nettoprisindeksændring} = I_{\text{netto}}$ ,  $\text{Brændstofomkostninger} = \text{Omk}_{\text{brændstof}}$  og  $\text{billettindtægter} = \text{Ind}_{\text{billetter}}$ :

brændstofprisfradrag

$$= \frac{I_{\text{netto}} - I_{\text{brændstof}} - 5\%}{2} \times \frac{\text{Omk}_{\text{brændstof}} \times \frac{1}{1 + I_{\text{brændstof}}}}{\text{Ind}_{\text{billetter}}}$$

Opgørelsen af brændstofomkostninger og billettindtægter fremgår nærmere nedenfor under pkt. 4.6.5.2 og 4.6.5.3.

Brændstofprisfradraget er en positiv procentsats. I beregningen af brændstofprisfradraget er "5 %" den såkaldte bundgrænse, og formålet med "2" i nævneren i ovenstående ligning er, at risikoen af pristillægget vedrørende brændstofprisændring deles mellem billettaksterne og Operatøren.

I forhold til beregningen af pristillæg vedrørende brændstof er der i formelen for beregning af prisfradrag vedrørende brændstof byttet om på leddene  $\text{Nettoprisindeksændring}$  og  $\text{Brændstofprisindeksændring}$ , for at prisfradraget vedrørende brændstof får positivt fortegn.

*Eksempel: Beregning af prisfradrag vedrørende brændstof*

Brændstofomkostninger i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 95 mio. DKK.

Billettindtægter i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 350 mio. DKK.

Brændstofprisindeksændringen er medio april 2014 2,2 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %

Brændstofprisindeksændringen er mere end 5 % mindre end nettoprisindeksændringen:

$$\text{Brændstofprisindeksændring} - \text{Nettoprisindeksændring} < -5\%$$

$$2,2\% - 10,0\% < -5\%$$

Der beregnes således følgende brændstofprisfradrag:

$$\text{Brændstofprisfradrag} = \frac{10,0\% - 2,2\% - 5\%}{2} \times \frac{95.000.000 \times \frac{1}{1 + 2,2\%}}{350.000.000}$$

Maksimumpriserne og de maksimale gennemsnitspriser skal reduceres med et brændstofprisfradrag på 0,4 %, efter at priserne er blevet pristalsreguleret.

Det garanteres ikke, at brændstofomkostninger og billetindtægter vil være som angivet i regneeksemplet, og at brændstofprisindeksændringen og nettoprisindeksændringen vil være som angivet i regneeksemplet.

#### 4.6.5 Dokumentation og fremsendelse af oplysninger

##### 4.6.5.1 Operatørens opgørelse

Operatøren er ansvarlig for beregningen af brændstofprisgennemsnit, brændstofprisindeksændring, nettoprisindeksændring og for at beregne pristillæg eller prisfradrag vedrørende brændstof.

Transport- og Bygningsministeriet skal godkende beregningerne.

##### 4.6.5.2 Brændstofomkostninger

Brændstofomkostningerne er Operatørens dokumenterede brændstofomkostninger ved Operatørens sejlads i henhold til denne ydelsesspecifikation, opgjort medio april for de foregående 12 hele kalendermåneder.

Opgørelsen af brændstofomkostninger foretages således: Brændstofbeholdning ved periodens begyndelse (opgjort til kostpris) med tillæg af periodens brændstofkøb og med fradrag af brændstofbeholdningen ved periodens slutning (opgjort til kostpris).

Brændstofomkostningen skal være reduceret i overensstemmelse med de rabat- og prisaftaler, som Operatøren måtte have.

Brændstofomkostningen skal desuden være prissat som resultatet af en sædvanlig prisforhandling mellem en operatør og en brændstofleverandør, hvor Operatørens mål er den lavest mulige pris.

Endelig skal brændstofomkostningen være reduceret med den moms og de afgifter, som Operatøren kan fradrage ved opgørelsen af sit momstilsvær.

##### 4.6.5.3 Billetindtægter

Billetindtægterne er Operatørens dokumenterede billetindtægter ved Operatørens sejlads i henhold til denne ydelsesspecifikation, opgjort medio april for de foregående 12 hele kalendermåneder.

#### 4.6.5.4 Revision

Transport- og Bygningsministeriet kan kræve beregningerne af brændstofpristillæg, brændstofprisfradrag, herunder de bagvedliggende omkostnings- og indtægtstal, uddybet og begrundet af Operatøren.

Transport- og Bygningsministeriet kan endvidere kræve, at beregningerne og opgørelserne, herunder rabat- og prisaftaler, verificeres af en af Transport- og Bygningsministeriet udpeget statsautoriseret revisor.

Hvis revisionen konkluderer, at beregningen er foretaget i overensstemmelse med pkt. 4.6, afholder Transport- og Bygningsministeriet omkostningerne til revisors honorar. I modsat fald afholder Operatøren omkostningerne til revisors honorar.

#### 4.6.6 Ændring af indeks

Såfremt Operatøren ikke finder, at det i pkt. 4.6.4.1 anførte indeks er relevant, kan Operatøren senest 1 måned efter kontraktens underskrift skriftligt meddele Transport- og Bygningsministeriet, at Operatøren foreslår, at der skal anvendes et andet indeks (eller gennemsnittet af indekset i pkt. 4.6.4.1 og et andet indeks). Det pågældende indeks skal være identificeret i meddelelsen, der også skal indeholde en begrundelse for, hvorfor der foreslås anvendt et andet indeks. En begrundelse kan f.eks. være, at Operatøren påregner at anvende færger med forskellig type brændstof, og at den ene type brændstof ikke er behørigt dækket af indekset i pkt. 4.6.4.1.

Det foreslåede indeks skal være troværdigt, være uden for Operatørens indflydelse og offentligt tilgængeligt eller på anden måde verificerbart for Transport- og Bygningsministeriet, eventuelt i form af dokumentation fremsendt til Transport- og Bygningsministeriet af Operatøren. Indekset skal opgøres minimum én gang hver måned, og det skal være sandsynligt, at indekset eksisterer i hele Kontraktperioden.

Operatørens forslag om indeks skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet. Hvis Transport- og Bygningsministeriet vurderer, at indekset ikke overholder kravene i ovennævnte afsnit, kan Transport- og Bygningsministeriet ikke godkende Operatørens forslag. Transport- og Bygningsministeriet er til enhver tid berettiget til at afvise Operatørens forslag.

## 5 Færger

### 5.1 Generelle krav

#### 5.1.1 Færger og typer

Operatøren skal råde over et sådant antal og en sådan sammensætning af færger, at Operatøren er i stand til at opfylde Kontraktens krav, herunder pkt. 1. Der stilles således ikke krav til, hvor mange færger eller hvilke typer af færger, som Operatøren skal råde over, idet det afgørende er, at Operatøren med de færger, som Operatøren angiver i sit tilbud, kan opfylde samtlige af Kontraktens krav.

Operatøren skal råde over færgerne, men der stilles ikke krav om, at Operatøren ejer færgerne.

#### 5.1.2 Erstatningsfærge

Operatøren skal ud over de færger, der er nødvendige for at opfylde Kontraktens krav, jf. pkt. 5.1.1, råde over en ekstra konventionel færge – erstatningsfærge. Den skal som minimum opfylde de kapacitetskrav, der fremgår af tabel 8 nedenfor.

Tabel 8 | Krav til erstatningsfærgens kapacitet

	Passagerer	Biler	Fri dæks-højde	Høje Dæk-meter
Minimumskrav	1200	250	4,1 m	500 m

Erstatningsfærgen skal kunne indsættes som erstatning for de øvrige færger med 6 timers varsel og kunne besejle Rønne-Ystad på 160 minutter.

Erstatningsfærgen skal opfylde de i pkt. 5.2 anførte krav, dog ikke pkt. 5.2.9 om særlige krav til konventionelle færger.

Såfremt tilbudsgiver finder det kommercielt rentabelt, kan erstatningsfærgen indeholde supplerende faciliteter og en standard ud over et basisniveau, der tilgodeser sejlads på andre ruter til og fra Rønne, så længe Kontraktens krav om tid til indsættelse af erstatningsfærge overholdes. Eventuelle supplerende faciliteter og øget standard om bord er ikke en del af udbuddet.

#### 5.1.3 Registrering og klassificering

Operatøren skal anvende de færger, som er angivet i Operatørens tilbud, medmindre andet godkendes af Transport- og Bygningsministeriet, jf. 5.5.

Alle færger skal være optaget i et klassifikationsselskab, der er anerkendt af flagstatsmyndigheden.

Operatøren er forpligtet til at holde færgerne sødygtige og forsynet med alle påbudte og nødvendige certifikater m.v., herunder klassifikationscertifikater.

Operatøren er endvidere forpligtet til at opfylde de til enhver tid af Søfartsstyrelsen, Sjøfartsverket eller andre myndigheder stillede krav med hensyn til færgernes indretning, bemanning, drift m.v.

#### 5.1.4 Myndigheds- og sikkerhedskrav

Alle færger skal til enhver tid opfylde alle gældende myndighedskrav og sikkerhedskrav for de pågældende færger og deres respektive anvendelse.

Om færgernes opfyldelse af myndighedskrav henvises til Hovedkontraktens pkt. 9.1.

#### 5.1.5 Bemanning

Operatøren er forpligtet til at bemane færgerne i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning og øvrige krav fra myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen og Sjøfartsverket, ligesom Operatøren er ansvarlig for, at den til enhver tid påkrævede sikkerhedsbesætning er om bord.

#### 5.1.6 Dækkapacitet og dækhøjde

##### 5.1.6.1 Hurtigfærger

Hurtigfærger, der anvendes til godstransport, skal have en frihøjde på vogn-dæk på det antal Høje Dækmetre, der kræves for at løfte kravet til betjening af gods, jf. pkt. 1, og som minimum tillader overfart med almindelige køretøjer, hvis maksimale tilladte højde er 4 meter.

Mindst 40 % af bilkapaciteten på hver Hurtigfærge skal være på områder på færgen, hvor der er en frihøjde på mindst 2,15 meter.

Mindst 10 % af dækkapaciteten pr. døgn på Hurtigfærger, skal have en frihøjde på mindst 4,1 meter.

##### 5.1.6.2 Konventionelle færger

Alle konventionelle færger, der anvendes til godstransport, skal have en frihøjde på vogn-dæk på det antal Høje Dækmetre, der kræves for at løfte kravet til betjening af gods, jf. pkt. 1.3, og som minimum tillader Overfart med almindelige køretøjer, hvis maksimale tilladte højde er 4 meter.

#### 5.1.7 Akseltryk

##### 5.1.7.1 Hurtigfærger

Hurtigfærger skal være dimensioneret og godkendt til at sejle med lastbiler og lignende, der har en aksellast på 12 t/dobbelthjul.

#### 5.1.7.2 Konventionelle færger (øvrige færger)

Konventionelle færger, der anvendes til godstransport, skal være dimensioneret og godkendt til at sejle med lastbiler og lignende, der har en tilladt aksellast på 15 t/dobbelthjul.

#### 5.1.8 Komfort i forhold til mekaniske vibrationer (ISO 2631)

Alle Hurtigfærger skal leve op til anbefalingerne i ISO 2631. Opgjort efter beregningsprincipperne i ISO 2631 må den teoretiske andel af passagerer, der på en Overfart bliver søsyge, således ikke overstige 10 %.

#### 5.1.9 Krav til Hurtigfærger i forhold til vejrforhold

##### 5.1.9.1 Sejlads i bølger

Hurtigfærger skal være dimensioneret, udrustet og godkendt til at sejle i bølgehøjder på op til 3,5 meter med en fart, der kræves for at overholde den krævede Overfartstid. Godkendelse skal være givet af et klassifikations-selskab, der er anerkendt af flagstatsmyndigheden.

##### 5.1.9.2 Sejlads i blæst

Hurtigfærger skal have tilstrækkelig maskinkraft og manøvreedygtighed til sikkert at kunne anløbe og afgang fra Rønne Havn og Ystad Havn i vindstyrker (opgjort ved deres middelværdi over ti minutter) på op til 16 meter/sekund uanset vindretning.

#### 5.1.10 Krav til konventionelle færger i forhold til vejrforhold

##### 5.1.10.1 Isklasse

Konventionelle færger skal være klassificeret i minimum, hvad Det Norske Veritas betegner som Isklasse 1C eller ækvivalent.

##### 5.1.10.2 Sejlads i blæst

Konventionelle færger skal have tilstrækkelig maskinkraft og manøvreedygtighed til sikkert at kunne anløbe og afgang fra Rønne Havn, Køge Havn og Ystad Havn i vindstyrker (opgjort ved deres middelværdi over ti minutter) på op til 23 meter/sekund uanset vindretning.

Konventionelle færger skal være udstyret med finnestabilisatorer.

## 5.2 Aptering og stand

### 5.2.1 Generelt

Alle færger skal til enhver tid fremstå med en moderne og velholdt Aptering. Med velholdt menes, at færgernes Aptering er funktionel og af passagererne opleves som værende i god stand og overholder alle gældende sikkerhedsregler.

### 5.2.2 Siddepladser

Operatøren skal sikre, at der som minimum er én siddeplads pr. rejsende på alle Overfarter i fælles opholdsarealer, dvs. i cafeteria, salon, lounge m.v.

Det skal ikke være tilladt at ryge på færgerne indendørs. Dog kan der indrettes rygekabiner, hvor rygning kan finde sted.

Der skal være særskilte allergivenlige afsnit med siddepladser. Disse skal både være røg- og dyrefri.

### 5.2.3 Toiletter og puslepladser

På alle færger skal der være et passende antal toiletter og puslepladser. Herved forstås, at antallene skal være i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 491 af 13. maj 2014 om Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, skibes bygning og udstyr m.v. med senere ændring, hvoraf det bl.a. fremgår, at der skal være *"1 toilet og 1 håndvask pr. 50 passagerer eller pr. påbegyndt del af dette antal"*.

### 5.2.4 Legeområde

Der skal på samtlige færger, der anvendes til passagertransport, være et særligt legeområde med tilhørende legefaciliteter for børn.

### 5.2.5 Kæledyr

Det skal være muligt og tilladt at medbringe kæledyr på visse af de afsnit, der er forbeholdt passagerer under Overfart.

### 5.2.6 Øvrige krav til Apterling

Der skal være kiosk- og cafeteriafacilitet om bord, jf. pkt. 7.6.

Der skal på færgerne være mulighed for at indtage medbragt mad ved siddepladser ved borde indendørs.

Der skal være bemandet informationskranke om bord.

### 5.2.7 Adgangsforhold

Samtlige færger skal være indrettet med adgangsforhold, der muliggør ombordstigning med kørestol, barnevogn og lignende både for landgangs- og vogndækspassagerer.

Passagerer med handicap og dårligt gående skal have mulighed for at forudbestille og modtage gratis assistance fra færge- og/eller terminalpersonale til at komme om bord og fra borde.

Ved stuvningen af biler skal det sikres, at invalidebiler parkeres hensigtsmæssigt i forhold til elevatorer. Nærmere regler herfor fastsættes i de i pkt. 7.5.2 nævnte befordringsbestemmelser.

Kørestolsbrugere skal have adgang til alle væsentlige faciliteter på færgerne, herunder handicaptoiletter, informationsskranke og bespisningsfaciliteter. Endvidere skal der i færgeafsnit, som er indrettet til bespisning, være spisepladser/borde, hvortil kørestolsbrugere har fortrinsret, og hvor kørestolen kan køres helt ind til bordet.

Der skal forefindes handicaptoiletter på alle færger. Handicaptolletterne skal have en størrelse, der gør det muligt at vende en kørestol 180 grader. Endvidere skal der forefindes toiletstøtter på begge sider af toiletet.

I færgernes informationsskranke skal der være fast installation af teleslyngeanlæg eller lignende installation målrettet hørehandicap på minimum samme niveau som et teleslyngeanlæg.

Der henvises endvidere til Teknisk forskrift om indretning af passagerskibe med henblik på adgang for passagerer med handicap (bekendtgørelse nr. 11447 af 18. august 2000) samt Søfartsstyrelsens tekniske forskrifter for skibes bygning og udstyr.

### 5.2.8 Elevatorer

Alle færger skal være indrettet med minimum 1 elevator, således at der er adgang med elevator fra vogndæk til dæk med faciliteter for passagerer med handicap.

Alle elevatorers indre mål skal være minimum 110 x 160 cm.

Alle elevatordøre skal have en bredde på minimum 82 cm.

### 5.2.9 Særlige krav til konventionelle færger

#### 5.2.9.1 Kahytter

Alle Kahytter skal være indrettet med eget brusebad og egne toiletfaciliteter samt mulighed for opbevaring af bagage.

Alle Kahytter skal være røgfri.

Der skal som minimum forefindes 4 allergivenlige Kahytter, som yderligere holdes dyrefri. Disse Kahytter skal være udstyret med ikke-allergifremkaldende sengetøj og uden gulvtæpper. Der skal foretages særlig grundig rengøring i disse Kahytter.

Konventionelle færger skal indeholde som minimum 67 Køjepladser.

#### 5.2.9.2 Handicap- og sygekahytter

Konventionelle færger skal kunne medtage sygetransporter.

Konventionelle færger skal være indrettet med mindst ét sygerum. Operatøren skal sørge for passende vedligeholdelse, rengøring m.v. af sygerummet. Sygerummene skal være indrettet med sygeseng, alarmknap ved sygesengen



med forbindelse til kommandobro eller informationsskranke, plads til at en kørestol kan komme ind og ud, minimum to Køjepladser til den syges ledsagere, samt handiaptolet og bad.

Der skal på konventionelle færger på ruten Rønne-Køge forefindes to 4-mandskahytter, som hver er særligt indrettet til én passager med handicap med ledsager. Dette indebærer som minimum, at det skal være muligt for kørestole at komme ind og ud af Kahytterne, at en kørestol skal kunne vende 180 grader foran sengen, at der skal være skridsikket gulv samt døre af en bredde og med tilstrækkeligt lavt dørtrin til, at kørestolsbrugere kan passere igennem. I disse Kahytter skal den ene seng endvidere være el-seng, og toilet- og badefaciliteter skal være indrettet specielt til passagerer med handicap, bl.a. skal en kørestol kunne vende 180 grader. Den ene af de to handicapkahytter må endvidere fungere som sygerum, jf. 2. afsnit i nærværende bestemmelse.

#### 5.2.9.3 Hvilepladser

Der skal på konventionelle færger på ruten Rønne-Køge være hvilearealer eller lignende med minimum 100 hvilepladser, der gratis kan anvendes af rejsende til hvile (liggende), uden at sikkerhedsforskrifterne overskrides. På disse arealer skal belysningen være dæmpet, og arealerne skal være tilbagetrukket i forhold til mere befærdede gangarealer.

#### 5.2.9.4 Ligrum

Der skal være et aflukke eller lignende til ligkistettransport på de konventionelle færger, der betjener ruten Rønne-Køge.

#### 5.2.9.5 Hundetoilet

Der skal forefindes hundetoilet på konventionelle færger.

### 5.3 Stuvning af motorcykler og cykler

Inden for den i pkt. 1.2 og 1.3 beskrevne kapacitet til Personbilsenheder og Høje Dækmetre, skal alle færger have de nødvendige faciliteter (surringsarrangementer m.v.) til stuvning af mindst 30 motorcykler eller knallerter, samt mindst 100 cykler, cykelanhængere eller ladcykler.

### 5.4 Transport af fødevarer og levende husdyr

Færger, der anvendes til godstransport, skal være udstyret med de nødvendige faciliteter til transport af godskøretøjer med kød, fisk og andre fødevarer transporteret i trailere, herunder skal konventionelle færger været udstyret med reefer-stik.

Færger, der anvendes til godstransport, skal være udstyret med de nødvendige faciliteter til transport af godskøretøjer med større levende husdyr, som f.eks. transport af svin og kvæg.

Operatøren er ikke forpligtet til at løfte en ændret efterspørgsel, hvis følgende betingelser alle er opfyldt:

Der sker væsentlige forskydninger i erhvervsstrukturen på Bornholm, som medfører et væsentligt andet behov for transport af levende dyr, som ikke kan løftes med den eksisterende tonnage inden for de i Kontrakten anførte kapacitetskrav, herunder fordi efterspørgslen vil medføre væsentlige gener for de øvrige kundegrupper.

## 5.5 Udskiftning af færger

Udskiftning af færger i Kontraktperioden, der ikke skyldes planlagte værftsophold eller Havarier og lignende uforudsete hændelser, kan kun ske med Transport- og Bygningsministeriets forudgående skriftlige godkendelse. Permanent udskiftning af færger i Kontraktperioden kræver dog i alle tilfælde Transport- og Bygningsministeriets forudgående skriftlige godkendelse. Operatøren skal opfylde alle krav i Kontrakten, herunder Ydelsesspecifikationen, med de til enhver tid indsatte færger.

## 6 Havnefaciliteter

### 6.1 Brug af havne

Operatøren skal selv indhente oplysninger om forholdene i havnene i Rønne, Ystad og Køge, som Operatøren måtte finde af betydning, herunder også om forhold, hvor det ikke nedenfor udtrykkeligt er angivet, at Operatøren bør tilvejebringe nærmere oplysninger.

Operatøren skal selv indgå de nødvendige aftaler med ejerne af havnene og havnefaciliteterne, som supplement til de i pkt. 6.2-6.4 nævnte brugsretsaf-taler. Det gælder også, hvis Operatøren har behov for at benytte andre eller flere færgelejer end anført i brugsretsaf-talerne.

Operatøren skal indgå de nødvendige aftaler med havneejere og ejere af bygninger og faciliteter m.v. om benyttelse af bygninger, færgelejer, op-marcharealer, til- og frakørselsveje, lysregulering, belysning m.v. Operatøren afholder eventuelle udgifter i forbindelse hermed.

Operatøren skal sikre, at der foretages eventuelle tilpasnings- og ombyg-ningsarbejder (herunder tilpasning og ombygning af eksisterende færgelejer samt eventuel nyetablering af færgelejer) på havnene, efter forudgående af-tale med havneejere.

Omkostningerne ved eventuelle ombygningsarbejder (herunder tilpasning og ombygning af eksisterende færgelejer samt nyetablering af færgelejer) er Transport- og Bygningsministeriet uvedkommende. Eventuelle havneom-bygninger skal gennemføres på en sådan måde, at det sikres, at driften kan påbegyndes ved Driftsstart, og at den nuværende operatør kan gennemføre driften frem til ophør af den nuværende kontrakt.

Operatøren skal senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse forelægge Transport- og Bygningsministeriet en fyldestgørende, detaljeret plan for eventuelle havneombygninger, jf. tabel 11 under pkt. 10.6, aktivitet nr. 4.4.1.

### 6.2 Rønne Havn

#### 6.2.1 Brugsret til færgeleje i Rønne Havn

Transport- og Bygningsministeriet har brugsret til færgeleje 1 med tilhøren-de opmarchområde i Rønne Havn, som led i udførelsen af den samfundsbe-grundede færgebetjening af Bornholm.

Operatøren kan gøre brug af brugsretten til færgeleje 1 i Rønne Havn, som beskrevet i appendiks 3, som led i udførelse af trafik i henhold til Kontrak-ten. Særligt gøres der opmærksom på, at brugsrettens indhold er begrænset til en fortrinsret for Operatøren til at anvende færgelejet på de tidspunkter,

som er fastlagt i den til enhver tid gældende sejlplan for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

### 6.2.2 Bygninger på Rønne Havn

Den danske stat ejer bygninger, herunder en terminalbygning på Rønne havn, der er beliggende ud for færgeleje 1. Operatøren får bygningerne stillet til rådighed på de vilkår og med de pligter, der fremgår af appendiks 2.

## 6.3 Ystad Havn

### 6.3.1 Brugsret til færgelejer i Ystad Havn

Transport- og Bygningsministeriet har indgået en brugsrets aftale med Ystad Havn om benyttelse af HSC-færgelejet samt de konventionelle færgelejer nr. 3 og 6 med dertilhørende opmarchplads.

Operatøren kan gøre brug af brugsrettighederne til færgelejerne i Ystad Havn, som beskrevet i brugsrets aftalen, jf. appendiks 4, som led i udførelse af trafik i henhold til Kontrakten. Særligt gøres der opmærksom på, at brugsrettens indhold er begrænset til en fortrinsret for Operatøren til at anvende færgelejerne på de tidspunkter, som er fastlagt i den til enhver tid gældende sejlplan for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

### 6.3.2 Terminalfaciliteter

Transport- og Bygningsministeriet har sikret Operatøren adgang til Terminalbygningen i Ystad Havn, jf. § 3.8 i brugsrets aftalen, jf. appendiks 4.

Operatøren skal selv indgå yderligere aftale med Ystad Havn om omfanget af de mere præcise terminalfaciliteter, som er nødvendige for Operatørens udførelse af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

## 6.4 Køge Havn

### 6.4.1 Brugsret til færgeleje i Køge Havn

Transport- og Bygningsministeriet har en brugsret til et færgeleje, kajplads 40 med tilhørende opmarchområde, i Køge Havn, som led i udførelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Operatøren kan gøre brug af brugsrettigheden til færgelejet i Køge Havn, jf. appendiks 5, som led i udførelse af trafik i henhold til Kontrakten. Særligt gøres der opmærksom på, at brugsrettens indhold er begrænset til en fortrinsret for Operatøren til at anvende færgelejet på de tidspunkter, som er fastlagt i den til enhver tid gældende sejlplan for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

### 6.4.2 Terminalbygning samt opmarchområde

De nærmere forhold omkring terminalbygning og opmarchområde samt anvendelse heraf aftales med Køge Havn.

## 6.5 Ophør af Operatørens ret til at anvende brugsretter

Retten til at anvende de brugsrettigheder, der er beskrevet ovenfor, ophører senest samtidig med ophøret af Kontrakten. Dette gælder uanset ophørsgrund, og er således gældende både i den situation, hvor Kontrakten ophører ved udløbet af den ordinære Driftsperiode, og i den situation, hvor Kontrakten ophører på et tidligere tidspunkt, f.eks. som følge af Operatørens misligholdelse. Ved ophør går retten til at anvende brugsrettighederne således tilbage til Transport- og Bygningsministeriet.

## 7 Service og information

### 7.1 Generelle krav til service og information

Operatøren skal opfylde en række minimumskrav til service og kvalitet. Det gælder bl.a. krav til terminaler, mandskabets sprog, information, muligheder for bespisning, rengøring, booking og billetsalg.

Der følges op på Operatørens målopfyldelse i forhold til flere af service- og kvalitetsparametrene gennem kundetilfredshedsundersøgelser. Såfremt kundetilfredsheden er under et nærmere specificeret niveau, pålægges Operatøren bod, jf. pkt. 8.6.4.

### 7.2 Krav til terminalerne

#### 7.2.1 Faciliteter

Der skal være siddepladser i terminalerne samt adgang til toiletter.

#### 7.2.2 Åbningstider

Terminalernes åbningstider skal være tilpasset passagerenes behov.

Terminalerne skal være bemandede i hele åbningstiden.

#### 7.2.3 Krav til information

I terminalerne skal passagerer have let adgang til central information om færgetrafikken, herunder bl.a.:

- a. Næste Overfarter
- b. Forsinkelser
- c. Sikkerhed
- d. Sejlplan, billettyper og billetpriser
- e. Passagerrettigheder

#### 7.2.4 Bagagehåndtering

Operatøren skal tilbyde bagagehåndtering for landgangspassagerer med Hurtigfærge, enten ved at landgangspassagererne kan aflevere bagage i terminalen eller ved bagagebokse på passagerdækket.

## 7.3 Trailerhåndtering

Operatøren er forpligtet til at tilbyde trailerhåndtering i Rønne Havn, Køge Havn og Ystad Havn. Det kan eventuelt foregå via samarbejde med underleverandør.

## 7.4 Krav om sprog

Sikkerheds- og kundevedt besætning skal beherske et skandinavisk sprog (dansk, svensk eller norsk) og engelsk.

Sikkerhedsmeddelelser og informationer vedrørende Overfarten til passagerne over højttalerne skal som minimum være på dansk og engelsk.

Skilte med tekst samt information til passagerene efter pkt. 7.5 skal som minimum være udfærdiget på dansk og engelsk.

## 7.5 Information til passagererne

### 7.5.1 Skriftlig information til passagerer

Operatøren skal oplyse om billetpriser og rabatter, sejlplaner, befordringsbestemmelser, handicapforhold samt ændringer i disse via internettet og i informationsmateriale, som forefindes i terminalerne og ved øvrige betalingssteder.

Oplysningerne skal være opdaterede. Om ændringer af sejlplaner og billetpriser gælder det i pkt. 2.3 og 4.4 anførte.

### 7.5.2 Befordringsbestemmelser

Operatøren skal udarbejde et sæt befordringsbestemmelser, som fastsætter alle relevante transportvilkår, herunder betingelser for refusion af billetter, booking af billetter, reklamationer, transport af kæledyr, handicapassistance, hittegods m.v. Befordringsbestemmelserne skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet efter forudgående høring i Kontaktrådet.

Befordringsbestemmelser skal til stadighed være opdateret. I tilfælde af væsentlige ændringer skal information herom være offentligt tilgængeligt minimum en måned før ændringernes ikrafttræden. For sejlplaner og billetpriser gælder særlige regler, jf. hhv. pkt. 2.3 og 4.4.

### 7.5.3 Information ved driftsforstyrrelser

Forventede Forsinkelser og aflysninger skal tidligst muligt varsles over for offentligheden. På Operatørens hjemmeside skal det til enhver tid fremgå, hvordan den aktuelle trafiksituation er, herunder forventede Forsinkelser og aflysninger.

Information om driften på færgerne skal både ske ved højttaler og ved skærme.

Operatøren skal sikre, at passagerer informeres fyldestgørende om Forsinkelser ved højtaleropkald, skærme i terminalerne, ved opmarchbåse og på internettet. Ved væsentlige Forsinkelser skal Operatøren udover førnævnte platforme så vidt muligt sikre information via mindst ét bornholmsk medie.

Der skal endvidere være mulighed for tilmelding til e-mailservice, sms-service eller anden tilsvarende teknologi, med henblik på at få information om ændringer eller uregelmæssigheder i færgebetjeningen. Denne service skal stilles gratis til rådighed for Overfarter, som de respektive kunder har booket billet til.

Operatøren skal sikre, at rejseagenter samt virksomheder, herunder væsentlige godsoperatører, og andre kollektive trafikoperatører m.fl., som regelmæssigt benytter færgerne, kontaktes direkte og uden unødigt ophold ved større uregelmæssigheder i færgebetjeningen.

#### 7.5.4 Trafikinformationer

Operatøren skal i hele Kontraktperioden stille opdaterede sejlplaner til rådighed for udbydere af trafikinformation på internettet. Informationerne skal som minimum stilles til rådighed i elektronisk form.

### 7.6 Muligheder for bespisning

Der skal være mulighed for at købe mad (herunder kolde og varme anretninger) og drikke i betjent salg på samtlige færger på samtlige Overfarter.

For erstatningsfærgen gælder dog alene, at der skal være mulighed for at købe drikke samt kolde anretninger (f.eks. sandwiches).

### 7.7 Rengøringsstandard

Terminalerne og færgerne skal være rengjorte, således at de overalt fremstår rene og pæne.

### 7.8 Booking og billetsalg

#### 7.8.1 Billetsalg

Operatøren er forpligtet til at udbyde samtlige billettyper, herunder kombinationsbilletter til færge/tog samt færge/bus, jf. pkt. 9.3.

#### 7.8.2 Booking

Alle billettyper skal kunne bookes året rundt og indtil check-in for den pågældende afgang er lukket.

Booking skal kunne foretages mindst tre måneder før starten på hver sejlplan.



Samtlige billettyper skal både kunne bookes via internettet, telefonisk og ved terminalen. Operatøren kan vælge kun at udbyde billigbilletter via internettet.

Det skal være muligt at booke billetter telefonisk til det følgende døgnsgange i tidsrummet fra første Overfart fra Rønne mod Ystad og indtil kl. 0.00.

Regler for booking, herunder vedrørende Farligt gods, skal fremgå af Operatørens befordringsbestemmelser, jf. pkt. 7.5.2.

### 7.8.3 Information

Salgspersonalet skal have kendskab til alle billettyper og skal umiddelbart kunne fremskaffe information om muligheder for videre transport, sejlplan og øvrige forhold vedrørende Overfarten.

Forespørgsler vedrørende booking og betaling af billetter skal kunne rettes til Operatøren via e-mail. Operatøren er forpligtet til at besvare e-mail inden for 24 timer på hverdage og 48 timer i weekenden.

### 7.8.4 Betalingsbestemmelser

Samtlige billettyper skal både kunne betales via internettet og ved terminalen.

Gyldige betalingsmåder for de enkelte billettyper fastsættes i Operatørens befordringsbestemmelser.

Operatøren kan opkræve afbestillingsgebyr.

Bestemmelser vedrørende refusion af betaling for billetter, afbestillingsgebyr samt eventuelle gebyrer ved betaling via bestemte betalingskanaler fastsættes i Operatørens befordringsbestemmelser, jf. pkt. 7.5.2.

### 7.8.5 Særlige bestemmelser

Ledige Køjepladser i syge/handicap-kahytter må alene sælges til passagerer uden for målgruppen om bord på færgen efter afgang.

På hver Overfart må en vis andel af kapaciteten først udbydes tidligst 24 timer før afgangstidspunkt i henhold til sejlplanen. Det gælder:

- a. 2 % af passagerkapaciteten
- b. 2 % af personbilskapaciteten (målt i forhold til, at vogndækket alene anvendes til personbiler)
- c. 2 % af køjerne på natafgange

Denne kapacitet må ikke udbydes i form af business-billetter.

Operatøren kan fastsætte særlige vilkår for køb af billigbilletter. Disse vilkår skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet efter forudgående høring i Kontaktrådet, jf. pkt. 4.4.

#### 7.8.6 Samarbejde om billet salg

Såfremt rejsebureauer og/eller togstationer med billetkontor måtte ønske at kunne tilbyde booking, salg eller fysisk afhentning af billetter til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, skal Operatøren indgå i det nødvendige samarbejde herom. Kravet gælder dog ikke billigbilletter.

Operatøren er berettiget til mod betaling at tilbyde turisterhvervet adgang til bookingsystemet.

## 8 Tilsyn og rapporteringer

### 8.1 Formål med tilsyn og rapporteringer

Formålet med følgende bestemmelser om tilsyn og rapporteringer i Driftsperioden er at sikre, at Kontrakten løbende opfyldes, og at Transport- og Bygningsministeriet løbende kan følge og evaluere udviklingen i færgebetjeningen, herunder antal passagerer, biler og mængden af gods.

Transport- og Bygningsministeriet har, som et led i sin tilsynsforpligtelse, en række løbende tilsynsopgaver, hvor nogle følger en fast plan som for eksempel gennemgang af trafik- og rettidighedsrapporteringer samt kvartalsmøder, mens andre tilsyn sker på ad hoc basis, når Transport- og Bygningsministeriet finder anledning hertil.

### 8.2 Generel oplysningspligt

Operatøren er efter anmodning fra Transport- og Bygningsministeriet forpligtet til at levere enhver oplysning om drift, trafik og billetsalg, som kan fremskaffes uden en uforholdsmæssig stor indsats.

Operatøren er desuden forpligtet til af egen drift og uden ugrundet ophold at oplyse Transport- og Bygningsministeriet om alle væsentlige forhold. Ved væsentlige forhold forstås forhold, som har betydning for passagerer og transportører, herunder driftsstabilitet, Havari, ulykker og uheld.

I tilfælde af dødsfald, personkvæstelser, større materiel skade m.v. i forbindelse med udførelsen af færgebetjeningen skal Operatøren straks underrette Transport- og Bygningsministeriet. Operatøren skal endvidere snarest muligt fremsende en skriftlig redegørelse for hændelsesforløbet.

Operatøren skal efter anmodning fra Transport- og Bygningsministeriet sende en redegørelse om tiltag til imødegåelse af en negativ udvikling i driftsmæssige forhold, som præsenteres i de opfølgninger/rapporter, som Operatøren er forpligtet til at udarbejde.

### 8.3 Tilsyn og rapporteringer i Forberedelsesperioden

Operatøren skal holde Transport- og Bygningsministeriet underrettet om alle væsentlige forhold om status og forløb af arbejdet i Forberedelsesperioden, jf. pkt. 10.7 og 10.8. Transport- og Bygningsministeriet kan til enhver tid i Forberedelsesperioden iværksætte tilsyn og opfølgning for at kontrollere, at Operatøren overholder sine forpligtelser i henhold til Kontrakten.

I Forberedelsesperioden skal Operatøren forud for aftalte møder med Transport- og Bygningsministeriet fremsende en statusrapport, der redegør

for fremdriften i forhold til de aktiviteter, som er i den til den tid gældende tids- og aktivitetsplan.

Ved manglende fremdrift af aktiviteter skal Operatøren over for Transport- og Bygningsministeriet redegøre for årsagen, samt konsekvenser for efterfølgende aktiviteter.

Det bemærkes, at aflevering af dokumentation for dispositionsret over de nødvendige færger til færgebetjeningen såvel som rettidig Driftsstart er bodsbelagte aktiviteter, jf. pkt. 10.9.

## 8.4 Kvartalsmøder

Der skal afholdes kvartalsvise møder mellem Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren igennem hele Kontraktperioden.

Møderne holdes hos Transport- og Bygningsministeriet, som indkalder og fastsætter dagsordenen. Operatøren kan forinden bringe relevante emner op i forbindelse med fastsættelse af dagsordenen.

Møderne afholdes efter Operatørens fremsendelse af kvartalsrapport og trafikdata, jf. pkt. 8.5.

Dagsordenen skal som minimum indeholde:

- a. Godkendelse af referat fra forrige kvartalsmøde
- b. Gensidig orientering
- c. Status på driften, herunder trafikafvikling, trafikudvikling, rettidighed og driftsstabilitet.
- d. Eventuelt og næste møde

## 8.5 Operatørens rapportering

### 8.5.1 Rapporteringstyper

Operatøren skal senest hhv. den 1. februar, 1. maj, 1. august og 1. november hvert år fremsende følgende til Transport- og Bygningsministeriet for det forudgående kvartal:

- a. Kvartalsrapport, som indeholder en tekstdel og behandlede trafikdata, jf. nærmere pkt. 8.5.2.
- b. Kvartalsvis udtræk af trafikdata, jf. nærmere pkt. 8.5.3.

### 8.5.2 Kvartalsrapport

Kvartalsrapporterne skal indeholde en tekstdel og behandlede trafikdata.

Tekstdelen skal beskrive, hvorledes trafikken er blevet afviklet og har udviklet sig i det forudgående kvartal. I beskrivelsen kan f.eks. indgå omstændigheder eller hændelser, der har påvirket trafikken, tiltag som måtte være gjort for at yde forbedret service, udvikling i trafikmængde, m.m.

Tekstdelen skal suppleres af behandlede trafikdata, der viser udviklingen i trafikken, forskellige nøgletal, der bidrager til at give et billede af trafikken, herunder forhold som rettidighed.

Format for kvartalsrapporter aftales nærmere mellem parterne under Forberedelsesperioden, jf. tabel 11 under pkt. 10.6, aktivitet nr. 6.2.1. Formatet skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet. Det er dog et krav, at Operatøren fremsender kvartalsrapporterne elektronisk i ét samlet dokument, printbar i A4.

### 8.5.3 Trafikdata

Trafikdataene skal opgøres pr. enkelt Overfart, herunder ekstrasejladser med Farligt gods, der ikke måtte fremgå af den godkendte sejlplan.

Trafikdataene skal gøre det muligt at udtrække en række oplysninger om den enkelte Overfart. Helt overordnet skal antallet af passagerer, køretøjer og solgte billetter kunne udledes præcist for de enkelte Overfarter.

Minimumskrav til indholdet af trafikdata:

- a. Dato og tidspunkt for Overfarten
- b. Rute og Overfart/retning
- c. Færge
- d. Antal solgte enheder inden for alle billettyper. Det gælder både de i appendiks 1 anførte billettyper som f.eks. "Voksen", "Bil (inkl. 5 personer)" og "Bil, Pendler (inkl. 5 personer)", samt de yderligere billettyper, som Operatøren måtte vælge at udbyde. Det er derimod ikke afgørende, om den pågældende billettype er solgt til normalpris eller som billigbillet.
- e. Antal passagerer fordelt på de forskellige billettyper. Det gælder både de i appendiks 1 anførte billettyper som f.eks. "Voksen", "Bil (inkl. 5 personer)" og "Bil, Pendler (inkl. 5 personer)", samt de yderligere billettyper som Operatøren måtte vælge at udbyde. For passagerer, der rejser på en ikke-passagerbillet, f.eks. "Bil (inkl. 5 personer)" eller "Bus på 6-8 m (inkl. fører og passagerer)", kan der anvendes passagerkategorier, der ikke er knyttet til den pågældende billet, men som sikrer, at antallet af passagerer er retvisende.
- f. Køretøjer i antal og Dækmeter fordelt på de forskellige billettyper. Det gælder både de i appendiks 1 anførte billettyper som f.eks. "Bil (inkl. 5 personer)", "Høj bil, Pendler (inkl. 5 personer)", "Bil, Pendler

(inkl. 5 personer)", "Løstrailer", "Løstrailer, tillæg (hastetrailer)", "Lastbil på maks. 10 m (inkl. fører)" m.v., samt de yderligere billettyper som Operatøren måtte vælge at udbyde.

g. Farligt gods i mængder og fordelt på klasser

Det nærmere format for rapportering af trafikdata aftales nærmere mellem parterne under Forberedelsesperioden, jf. tabel 11 under pkt. 10.6, aktivitet nr. 6.2.1. Formatet skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet. Det er dog et krav, at Operatøren fremsender trafikdata elektronisk i et almindeligt regneark-format, som opstilles i listeforamt, hvor øverste række indeholder kolonneoverskrifter, således at de kan anvendes til pivottabeller.

## 8.6 Kundetilfredshedsmålinger

### 8.6.1 Gennemførelse af kundetilfredshedsmålinger

Operatøren er forpligtet til to gange om året at få gennemført kundetilfredshedsmålinger. Resultaterne skal fremsendes til Transport- og Bygningsministeriet. Ved lav kundetilfredshed pålægges Operatøren en bod, jf. nærmere pkt. 8.6.4.

Kundetilfredshedsmålingerne foretages for Operatørens regning af en uvildig tredjemand (analyseinstitut, revisionsselskab eller lignende).

Kundetilfredshedsmålingernes gennemførelse, metode og fokus fastlægges i samarbejde mellem Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet, og skal endeligt godkendes af Transport- og Bygningsministeriet. Målingerne skal udformes i overensstemmelse med de i denne bestemmelse fastsatte retningslinjer. Hver måling skal baseres på minimum 450 indsamlede besvarelser.

Der skal foretages en måling af kundetilfredshed i lavsæsonperioden, mellem 1. januar og påske, og en i Skolernes Sommerferie. Hver måling skal gennemføres i løbet af en periode på minimum 1 måned. I forhold til valg af den periode, målingen gennemføres, skal der bedst muligt tages hensyn til, at tidspunktet for Skolernes Sommerferie kan variere.

Transport- og Bygningsministeriet og den uvildige tredjemand fastlægger den nærmere periodeafgrænsning samt hvilken rute (Ystad eller Køge) og Overfarter målingerne skal foretages på i henhold til oplæg fra den uvildige tredjemand. Disse informationer kommer ikke til Operatørens kendskab.

Resultaterne af en kundetilfredshedsmåling skal leveres til Transport- og Bygningsministeriet senest 20 hverdage efter målingsperiodens afslutning.

Operatøren er berettiget til, under hensyntagen til de her nævnte kundetilfredshedsmålinger og deres gennemførelse, at foretage særskilte mere vidtgående kundeundersøgelser end de her nævnte.

### 8.6.2 Spørgsmål, kategorier og svarniveauer

Kundetilfredsheden inddeles i fem kategorier, hvor der for hver kategori opgøres et kundetilfredshedsniveau. De fem kategorier er som følger:

- a. Færgerejsen alt i alt
- b. Personlig betjening
- c. Rengøring og vedligeholdelse
- d. Færgen og adgang til færgen
- e. Information og billetkøb

De spørgsmål, der indgår i kundetilfredshedsmålingen, fremgår af appendiks 6.

Kundetilfredshedsmålingerne gennemføres ved et spørgeskema med en række spørgsmål om kundens tilfredshed med forhold ved rejsen, inddelt i de fem kategorier.

Besvarelsen sker ved kundens afkrydsning ud for en af svarmulighederne i tabel 9.

Tabel 9 | Skala for kundetilfredshed

Svarmuligheder	Tilhørende værdi
Meget tilfreds	5
Tilfreds	4
Hverken/eller	3
Utilfreds	2
Meget utilfreds	1
Ved ikke	Indgår ikke i beregningen af kundetilfredshedsniveau

### 8.6.3 Beregning af kundetilfredsheden

Kundetilfredsheden måles ud fra svarene på en skala med trinene 1-5, jf. Tabel 9. Kundetilfredshedsniveauet for hver kategori er et vægtet gennemsnit af værdien af de svar, som kunderne giver på de enkelte spørgsmål. Vægtningen inden for hver kategori fremgår af appendiks 6.

Kundetilfredshedsniveauerne opgøres med 1 decimal.

### 8.6.4 Bod ved lav kundetilfredshed

For hver af de fem kundetilfredsheds kategorier skal Operatøren betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet, hvis kundetilfredshedsniveauet

er lavt, dvs. mindre end 3,5. Bodens størrelse afhænger af kundetilfredshedsniveauet som angivet i Tabel 10 nedenfor.

Tabel 10 | Oversigt over bod ved lavt kundetilfredshedsniveau

Bodtrin	Fra og med niveau	Til og med niveau	Bod i % af maksimum pr. kategori
5	0	1,5	100 %
4	1,5	2,1	90 %
3	2,1	2,6	80 %
2	2,6	3,1	60 %
1	3,1	3,5	20 %
0	3,5	5	Ingen bod

Den maksimale bod pr. kundetilfredshedsmåling udgør for hver af de fem kundetilfredsheds kategorier 480.000 DKK, dvs. den maksimale bod pr. kundetilfredshedsmåling udgør i alt 2,4 mio. DKK.

Såfremt Operatøren pålægges bod for lav kundetilfredshed, modregnes denne i næstkommende tilskudsudbetaling fra Transport- og Bygningsministeriet til Operatøren, efter at resultaterne af kundetilfredshedsmålingerne foreligger.

Såfremt Operatøren pålægges bod som følge af kundetilfredshedsmålingen for juli i Kontraktperiodens sidste år, er boden af samme størrelse som angivet ovenfor, selv om der ikke udføres drift i hele kalenderåret.

#### 8.6.5 Operatørens opfølgning på kundetilfredshedsmålingerne

Hvis en måling af kundetilfredsheden viser en markant forværring af kundetilfredsheden siden seneste lignende måling på samme rute for en eller flere af de fem kundetilfredsheds kategorier, skal Operatøren, senest 2 måneder efter fremsendelsen af kundetilfredshedsmålingens resultat, redegøre for, hvilke tiltag målingen giver anledning til at iværksætte. Dette skal gøres skriftligt over for Transport- og Bygningsministeriet.

Med markant forværring menes, at kundetilfredshedsniveauet er faldet med 0,5 point eller derover siden seneste måling i samme sæson.

Redegørelsen skal beskrive, hvordan kritik og forslag håndteres, samt hvilke forbedrende foranstaltninger Operatøren vil iværksætte med henblik på at øge kundetilfredsheden.

Hvis kundetilfredshedsniveauet for en eller flere af de fem kundetilfredsheds kategorier er mindre end 3,0, eller hvis kundetilfredshedsniveauet for et eller flere spørgsmål er mindre end 2,6 på skalaen fra 1 til 5, skal Operatøren udarbejde en tilsvarende redegørelse og efter samme retningslinjer.



## 8.7 Telefonsmålinger

Operatøren skal foretage repræsentative målinger af ventetid i forbindelse med Operatørens telefonbetjening. Målingerne skal opgøres pr. måned, og opgørelsen for det forudgående halve kalenderår skal fremsendes til Transport- og Bygningsministeriet senest hhv. den 20. februar og den 20. august.

Såfremt den gennemsnitlige ventetid ved telefonhenvendelser opgjort pr. halvår overstiger et minut, skal Operatøren udarbejde en handlingsplan for, hvilke tiltag Operatøren vil foretage med henblik på en nedsættelse af den gennemsnitlige ventetid.

## 8.8 Offentliggørelse af regularitet

Operatøren er forpligtet til at offentliggøre opgørelser af regularitet på Operatørens hjemmeside. Opgørelserne skal opdateres mindst én gang om måneden. Opgørelserne skal indeholde følgende oplysninger for den forgangne måned og år til dato:

- a. Antal aflyste Overfarter og andelen heraf i procent af samtlige Overfarter.
- b. Antal Overfarter og andel i procent af samlet antal Overfarter, som var forsinket med mellem 10 og 20 minutter ved ankomsten.
- c. Antal Overfarter og andel i procent af samlet antal Overfarter, som var forsinket med mellem 20 og 40 minutter ved ankomsten.
- d. Antal Overfarter og andel i procent af samlet antal Overfarter, som var forsinket med mellem 40 og 60 minutter ved ankomsten.
- e. Antal Overfarter og andel i procent af samlet antal Overfarter, som var forsinket med mellem 60 og 120 minutter ved ankomsten.
- f. Antal Overfarter og andel i procent af samlet antal Overfarter, som var forsinket med mellem 120 og 240 minutter ved ankomsten.
- g. Antal Overfarter og andel i procent af samlet antal Overfarter, som var forsinket med mere end 240 minutter ved ankomsten.

## 9 Samarbejde

### 9.1 Generelt

Operatøren er i Kontraktperioden forpligtet til at indgå i løbende samarbejde med Transport- og Bygningsministeriet og Kontaktrådet. Det påhviler i den sammenhæng Operatøren at sikre, at Operatøren til enhver tid er repræsenteret af personer med fornøden bemyndigelse til at træffe beslutninger i forhold til det konkrete område og niveau.

Det er lagt til grund, at Kontaktrådet eksisterer gennem hele Kontraktperioden. I tilfælde af, at Kontaktrådet nedlægges, beslutter Transport- og Bygningsministeriet, hvilket organ, der eventuelt skal træde i stedet.

### 9.2 Samarbejde mellem Operatøren og Kontaktrådet

Operatøren skal på Kontaktrådets forlangende deltage i Kontaktrådets møder gennem hele Kontraktperioden. Operatøren kan forvente at blive indkaldt ca. én gang halvårligt. Kontaktrådet fastsætter dagsordenen.

Kontaktrådet er fast høringspart for godkendelse af sejlplan og billetpriser igennem hele Kontraktperioden.

### 9.3 Samarbejde med tredjepart

Operatøren er forpligtet til at indgå i samarbejde med en række tredjeparter, her forstået som andre aktører end Kontaktrådet.

Samarbejdsrelationerne omfatter bl.a. samarbejde med andre trafikoperatører om koordination af rejseplaner, billetsamarbejde m.v. samt samarbejdsaftaler med andre myndigheder m.v. Formålet hermed er primært at sikre bedst mulig samfundsbegrundet færgebetjening.

Operatøren skal inden for de i pkt. 2 givne rammer koordinere sejlplanen med den øvrige kollektive trafik (såvel offentlige som privat drevne) med henblik på at sikre passagererne en så sammenhængende rejse som muligt.

Operatøren skal i særdeleshed koordinere afgangs- og ankomsttidspunkter med operatører på bus- og togområdet, både på og uden for Bornholm.

Ved afviklingen af Overfarter skal Operatøren i muligt omfang tage hensyn til eventuelle forsinkede tog- og busforbindelser. Dette er særligt relevant ved afviklingen af Overfarter fra Ystad til Rønne. Operatøren skal i den forbindelse foretage en afvejning af hensynet til passagererne fra tog- og busforbindelserne over for hensynet til de øvrige passagerer og gods samt opretholdelse af sejlplanen. Der henvises i den forbindelse til pkt. 3.5.6.

Operatøren skal indgå billetsamarbejde med den eller de busoperatører, der i Driftsperioden driver busdrift på strækningen København-Ystad, således at passagerer kan købe kombinerede færge- og busbilletter med eventuel rabat. Operatøren er forpligtet til at udbyde billetterne til salg.

Operatøren skal indgå samarbejde om billetter og den samlede rejse for kunden med den eller de togoperatører, der i Driftsperioden driver togtrafikken mellem København og Ystad, således at passagerer kan købe kombinerede færge- og togbilletter med eventuel rabat. Operatøren er forpligtet til at udbyde billetterne til salg.

Operatøren er forpligtet til i samarbejde med øvrige trafikoperatører at koordinere og tilpasse ankomst- og afgangstidspunkter mellem færgen og øvrige kollektive transportformer.

Operatøren skal i Driftsperioden foranledige og bekoste transport for færgepassagererne mellem Køge Station og Køge Havn. Transportens afgang- og ankomsttidspunkter skal tilpasses færgens afgang- og ankomsttidspunkter. Operatørens valg af transportform og betjeningsomfang skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet.

## 9.4 Samarbejde ved forberedelse af næste udbud

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm skal udbydes på ny inden udløbet af Kontrakten. Til brug for Transport- og Bygningsministeriets forberedelse og gennemførelse af næste udbud, samt for at sikre ligebehandling af alle potentielle tilbudsgivere i næste udbud, er Operatøren forpligtet til at stille samtlige informationer om trafikale forhold og oplysninger om udførelsen af driften, som er specifikke for de pågældende ruter, og som alene er i Operatørens besiddelse, samt alle øvrige informationer og data, herunder regnskabstal, til rådighed for Transport- og Bygningsministeriet.

Det er Transport- og Bygningsministeriet, der afgør hvilke oplysninger, som er nødvendige for planlægning og gennemførelse af det næste udbud.

Operatøren skal derudover bistå med tilvejebringelse af relevante supplerende oplysninger, som måtte vise sig nødvendige ved næste udbud, herunder til besvarelse af skriftlige spørgsmål fra tilbudsgivere via Transport- og Bygningsministeriet.

Oplysningerne skal stilles vederlagsfrit til rådighed for Transport- og Bygningsministeriet. Operatøren er ansvarlig for oplysningernes rigtighed, og såfremt Operatøren fremkommer med en besvarelse, som ikke er korrekt og/eller ikke er dækkende, risikerer Operatøren at blive mødt med et regreskrav, såfremt Transport- og Bygningsministeriet som følge af den ukorrekte og/eller ikke-dækkende besvarelse har været nødsaget til at betale den næste operatør et øget tilskud (uanset om dette er sket efter en forhandling eller under/efter en voldgiftssag).

Transport- og Bygningsministeriet er ansvarlig for, at alle henvendelser til Operatøren om oplysninger i forbindelse med det næste udbud foretages på en sådan måde, at der i forbindelse med indhentning af informationer og andre data fra Operatøren ikke efterfølgende kan stilles spørgsmål til Operatørens habilitet i forbindelse med det næste udbud.

Transport- og Bygningsministeriet forventer, at Operatøren bl.a. vil skulle levere følgende oplysninger:

- a. Trafiktal pr. Overfart opdelt på samtlige billettyper.
- b. Resultater af kundetilfredshedsmålinger udført i løbet af Driftsperioden.
- c. Oplysninger om regularitet og kontinuitet i Driftsperioden opdelt på ruter, færgetyper og dagtyper.
- d. Rutespecifikke (Ystad-Rønne og Køge-Rønne) regnskaber for de 3 år, der går forud for det tidspunkt, hvor oplysningerne bestilles. Regnskaberne skal indeholde oplysninger om indtægter fordelt på tilskud, billetindtægter og cateringindtægter, samt oplysninger om omkostninger, der som minimum skal være fordelt på omkostninger til brændstof, personale, havneafgift og lignende, faste omkostninger forbundet med færgerne, samt administration. Hertil kommer oplysninger om afskrivninger og finansielle forhold.

Operatøren skal levere trafiktal og regnskaber i et almindeligt regneark-format.

Oplysninger skal i udgangspunktet kunne leveres inden for 4 uger, medmindre andet aftales.

Regnskabsmaterialet vil blive behandlet fortroligt og indhentes alene for at sikre et oplyst grundlag for forberedelsen af et kommende udbud.

Transport- og Bygningsministeriet er ansvarlig for, at oplysningerne anvendes på en sådan måde, at Operatørens forretningshemmeligheder ikke røbes til tredjepart.

## 9.5 Samarbejde med ny operatør

Hvis der efter genudbud indgås kontrakt med en anden operatør, er Operatøren forpligtet til, i rimeligt omfang, at bistå den næste operatør i forbindelse med dennes behov og muligheder for at sikre forberedelse af en problemfri driftsstart.

### 9.5.1 Booking ved ophør

Operatøren er forpligtet til at samarbejde med den næste operatør med hensyn til billetbestilling, herunder mod rimelig kompensation fra den næste operatør og efter nærmere aftale med denne at modtage billetbestillinger på

den næste operatørs vegne i perioden frem til den næste operatør påbegynder færgebetjeningen.

#### 9.5.2 Levering af oplysninger om trafikmængder og relevante indtægtsdata

Operatøren er forpligtet til efter anmodning fra den næste operatør at levere statistik for hele Driftsperioden vedrørende trafikmængder og relevante indtægtsdata.

#### 9.5.3 Adgang til besigtigelse m.v.

Operatøren skal bidrage til, at havnefaciliteter stilles til rådighed i forbindelse med den næste operatørs prøvesejladser.

Den næste operatør skal have adgang til besigtigelse og opmåling af alle faciliteter, der skal overtages (terminaler, færgelejer m.v.).

Operatøren er forpligtet til at samarbejde med den næste operatør i forbindelse med eventuelle havneombygninger.

Operatøren skal udførligt informere den næste operatør om alle samarbejdsaftaler med tredjepart, som har relevans for den næste operatørs drift.

## 9.6 Særvilkår

### 9.6.1 Virksomheder, der distribuerer post

Operatøren er forpligtet til at tilbyde aftaler om fast reservation på almindelige vilkår til virksomheder, der distribuerer post.

### 9.6.2 Værnepligtige

Operatøren er forpligtet til at indgå aftale med Forsvarsministeriets repræsentanter på Bornholm om fribefordring for værnepligtige samt rejsende i forbindelse med Forsvarets dag.

### 9.6.3 Lejrskoler

Operatøren er forpligtet til at transportere lejrskolebørn og indgå nærmere aftale med DSB herom. En sådan aftale skal indeholde bestemmelser om reservation, afbestilling, rejsehjemmel og betalingsbetingelser, samt eventuelle rabatter. Der henvises i den forbindelse til bekendtgørelse om fribefordring af skoleelever m.fl. (bekendtgørelse nr. 1009 af 16. november 2000).

### 9.6.4 Kongehusets medlemmer

Operatøren er forpligtet til at give frirejser til kongehusets medlemmer.

# 10 Forberedelsesperioden

## 10.1 Generelt

Nærværende afsnit specificerer en række minimumskrav for Operatørens løbende afrapportering til Transport- og Bygningsministeriet på aktiviteter i forbindelse med Operatørens forberedelse af Driftsstart.

Afrapporteringen sker blandt andet ved fremsendelse af relevant dokumentation for opfyldelse af aktiviteter, løbende revidering af tids- og aktivitetsplanen, samt ved møder med Transport- og Bygningsministeriet.

Operatøren pålægges bod ved manglende opfyldelse af visse forhold, jf. pkt. 10.9.

## 10.2 Ansvar

Operatøren bærer det fulde ansvar for forberedelsen af Driftsstart.

Uanset Transport- og Bygningsministeriets løbende gennemsyn af en tids- og aktivitetsplan er det Operatørens ansvar at sikre overholdelse af Kontrakten, herunder i forhold til Driftsstart.

## 10.3 Periode

Forberedelsesperioden strækker sig over perioden fra tidspunktet for kontraktunderskrivelsen til Driftsstart.

Forberedelsesperioden skal anvendes af Operatøren til at forberede sig på nærværende færgebetjeningsopgave, så Operatøren kan gennemføre færgebetjeningen af Bornholm i Driftsperioden, herunder en velgennemført og rettidig Driftsstart.

Operatøren skal i planlægningen af Forberedelsesperioden lægge vægt på, at overgangen fra den eksisterende operatør til den nye operatør ikke påfører de rejsende til og fra Bornholm nævneværdige eller unødige gener.

## 10.4 Operatørens organisation

Operatørens organisation i Forberedelsesperioden skal forestå forberedelsen og sørge for, at de nødvendige aktiviteter udføres med henblik på at sikre en problemfri Driftsstart. Organisationen skal opretholdes i hele perioden.

## 10.5 Planlægning af Forberedelsesperioden med tids- og aktivitetsplanen

### 10.5.1 Minimumskrav til tids- og aktivitetsplanen

Operatøren skal i Forberedelsesperioden følge en tids- og aktivitetsplan. Den udarbejdes i tre versioner, der konkretiseres for hver version med en stigende detaljeringsgrad. Det er derfor tilladt, at de første versioner indeholder estimater.

Alle versioner af tids- og aktivitetsplanen skal som minimum indeholde de i pkt. 10.6 angivne aktiviteter – det gælder såvel afsluttede som ikke-afsluttede aktiviteter. De anførte aktiviteter er ikke udtømmende, og det er Operatørens ansvar at afdække yderligere aktiviteter, der er af væsentlig betydning for, at Operatøren er i stand til at gennemføre færgebetjeningen med rettidig Driftsstart. Disse aktiviteter skal tilføjes til tids- og aktivitetsplanen.

For hver aktivitet skal der være en beskrivelse af aktiviteten i forhold til dennes indhold og forudsætninger, samt status eller resultater. Desuden skal der for aktiviteten angives kriterium for succesfuld afslutning af de enkelte aktiviteter samt dato for opfyldelse heraf. Bemærk, at visse aktiviteter i pkt. 10.5.2-10.5.4, og pkt. 10.6 har fast definerede frister.

Tids- og aktivitetsplanen skal endvidere indeholde oplysninger om den personalemæssige ressourceindsats for hver aktivitet med angivelse af forventet tidsforbrug.

Fristerne for de bodsbelagte aktiviteter vedrørende aflevering af dokumentation for dispositionsret over færgerne og for Driftsstart kan ikke fraviges.

Det er generelt gældende, at udskydelse af aktiviteter kun kan ske med Transport- og Bygningsministeriets forudgående godkendelse og alene såfremt der foreligger en saglig begrundelse. Udskydelse af aktiviteter kan endvidere alene ske, såfremt det ikke bringer rettidig Driftsstart i fare. Aftale om fremrykkelse af aktiviteter kan være nødvendig i forbindelse med udskydelse af andre aktiviteter.

### 10.5.2 Tids- og Aktivitetsplan Version 1

Tids- og Aktivitetsplan Version 1, der indgår i Kontraktens bilag 5, som indeholder Operatørens tilbud, gælder for Forberedelsesperioden, indtil de efterfølgende versioner træder i kraft.

Tids- og Aktivitetsplan Version 1 skal indeholde datoer for de i pkt. 10.6 angivne aktiviteter. Der skal angives begrundelse for aktiviteternes placering og oplysninger om de nævnte aktiviteter.

Endvidere bør der i planen angives tidspunkter for gennemførelse af øvrige hovedaktiviteter inden for de emneområder, som Operatøren anser for væ-

sentlige for forberedelse af færgebetjeningen og rettidig Driftsstart. Indholdet af øvrige hovedaktiviteter beskrives på et overordnet niveau.

### 10.5.3 Tids- og Aktivitetsplan Version 2

Operatøren skal senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse aflevere et udkast til Tids- og Aktivitetsplan Version 2 til Transport- og Bygningsministeriet.

Efter fremsendelse af udkast til Tids- og Aktivitetsplan Version 2 drøftes denne med Transport- og Bygningsministeriet på et af de faste møder, jf. pkt. 10.8. Operatøren fremsender derefter til Transport- og Bygningsministeriet et eventuelt tilrettet udkast til Tid- og Aktivitetsplan Version 2 med henblik på Transport- og Bygningsministeriets gennemsyn og kommentering.

Efterfølgende fremsendes den endelige udgave af Tids- og Aktivitetsplan Version 2 til Transport- og Bygningsministeriet senest 75 kalenderdage efter kontraktindgåelse, hvorefter den træder i stedet for Tids- og Aktivitetsplan Version 1.

Tids- og aktivitetsplan Version 2 skal som minimum omfatte de emneområder, der indgår i Tids- og Aktivitetsplan Version 1.

De af Operatøren angivne aktiviteter i Tids- og Aktivitetsplan Version 1, herunder de i pkt. 10.6 opstillede aktiviteter, skal bibeholdes i de efterfølgende versioner både indholdsmæssigt og tidsmæssigt, medmindre andet aftales med Transport- og Bygningsministeriet.

Tids- og Aktivitetsplan Version 2 detaljerer tids- og aktivitetsplanen til et niveau svarende til, at ingen aktiviteter er længere end 1 måned.

### 10.5.4 Tids- og Aktivitetsplan Version 3

Senest 8 måneder før Driftsstart fremsender Operatøren et udkast til Tids- og Aktivitetsplan Version 3 til Transport- og Bygningsministeriet. Tids- og Aktivitetsplan Version 3 skal detaljeres til et niveau svarende til, at ingen aktiviteter er længere end 1 uge.

Efter fremsendelse af udkast til Tids- og Aktivitetsplan Version 3 drøftes denne med Transport- og Bygningsministeriet på et af de faste møder, jf. pkt. 10.8. Operatøren fremsender derefter til Transport- og Bygningsministeriet et eventuelt tilrettet udkast til Tid- og Aktivitetsplan Version 3 med henblik på Transport- og Bygningsministeriets gennemsyn og kommentering.

Formålet med gennemsynet er at give Transport- og Bygningsministeriet mulighed for at kontrollere, at den sidste version af tids- og aktivitetsplanen sikrer rettidig Driftsstart.



Efterfølgende fremsendes den endelige udgave af Tids- og Aktivitetsplan Version 3 til Transport- og Bygningsministeriet senest 6 måneder før Driftsstart. Derefter træder den i kraft i stedet for Tids- og Aktivitetsplan Version 2.

## 10.6 Aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Som minimum skal de i Tabel 11 anførte aktiviteter være en del af tids- og aktivitetsplanerne. Aktiviteterne er overordnet inddelt i følgende emner:

1. Planlægning
2. Sejlplan, takster, befordringsbestemmelser, billetsalg og -booking
3. Færger
4. Havne
5. Organisation og uddannelse
6. Administrative systemer, rapportering og koordination

Hvis en aktivitet falder på en søn- eller helligdag, rykkes den til den først efterfølgende hverdag.

Tabel 11 | Minimumskrav til aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Nr.	Aktivitet
<b>1.</b>	<b>Planlægning</b>
1.1.	Tids- og Aktivitetsplan Version 1.
1.2.	Tids- og Aktivitetsplan Version 2.
1.3.	Tids- og Aktivitetsplan Version 3.
<b>2.</b>	<b>Sejlplan, takster, befordringsbestemmelser, billetsalg og booking</b>
2.1.	Forslag til sejlplan for perioden fra 1. september 2018 til 31. december 2018 og 1. januar 2019 til 31. december 2019.
2.2.	Godkendelse af sejlplan.
2.3.	Forslag til listepriiser.
2.4.	Godkendelse af listepriiser.
2.5.	Forslag til befordringsbestemmelser.
2.6.	Godkendelse af befordringsbestemmelser.
2.7.	Detaljeret plan for implementering af booking og salgssystem, jf. pkt. 7.8.
2.8.	Åbning for booking af billetter til første kalenderår i Operatørens Driftsperiode.
<b>3.</b>	<b>Færger</b>
3.1.	<i>Generelt</i>

3.1.1.	Dokumentation for at Operatøren råder de færger, der stilles krav om i pkt. 5.1.1 og 5.1.2, herunder dokumentation for Operatørens ret til at foretage eventuelle tilpasninger og ombygninger af færgerne for at opfylde Ydelsesspecifikationen. Såfremt Operatøren planlægger én eller flere nybygninger, skal tilsvarende dokumentation, der tager udgangspunkt i underskrevne betingede kontrakter med nybygningsværfterne, præsenteres. Operatøren skal dokumentere dette over for Transport- og Bygningsministeriet senest 15 kalenderdage efter kontraktunderskrift.
3.1.2.	Plan for fuld implementering af ISM Code og ISPS Code.
3.1.3.	Plan for gennemførelse af værtslandskontrol, flagstatskontrol og klassegodkendelse hos de relevante søfartsmyndigheder og klassifikationselskaber.
3.1.4.	Dokumentation for at der er bestilt tid til værtslandskontrol, flagstatskontrol og klassegodkendelse hos de relevante søfartsmyndigheder og klassifikationselskaber.
3.1.5.	Dokumentation for at der er gennemført værtslandskontrol i overensstemmelse med direktiv 1999/35/EF samt flagstats- og klassekontrol med godkendelse til følge.
3.1.6.	Dokumentation for at eventuel nybygning og/eller planlagte ombygninger af færger er gennemført. Operatøren skal dokumentere dette over for Transport- og Bygningsministeriet senest 30 kalenderdage før Driftsstart.
3.1.7.	Dokumentation for at Operatøren er operationelt klar til indsættelse af færgerne samt i besiddelse af de nødvendige farttiladelser og/eller "Permit To Operate".
3.1.8.	Dokumentation for tilfredsstillende prøvesejlads på ruten med de nødvendige godkendelser samt for, at eventuelle planlagte havneændringer er gennemført.
3.2.	<i>Konventionelle færger</i>
3.2.1.	Dokumentation for effektiv kontrakt for ombygning/nybygning af konventionelle færger, herunder detaljeret projektplan.
3.2.2.	Køllægning, såfremt der er tale om en nybygning, eller ankomst til værft, hvis der er tale om en ombygning.
3.2.3.	Kontraktuel leveringsdato fra værft.
3.2.4.	Planlagt ankomst til Rønne.
3.3.	<i>Hurtigfærger</i>
3.3.1.	Dokumentation for effektiv kontrakt for ombygning/nybygning af Hurtigfærger, herunder detaljeret projektplan.
3.3.2.	Køllægning, såfremt der er tale om en nybygning, eller ankomst til værft, hvis der er tale om en ombygning.
3.3.3.	Kontraktuel leveringsdato fra værft.
3.3.4.	Planlagt ankomst til Rønne.
3.3.5.	Plan for MKS-godkendelse for Hurtigfærger.
3.3.6.	Indsendelse af MKS-godkendelse for Hurtigfærger.
3.3.7.	Dokumentation for MKS-Godkendelse af Hurtigfærger.

3.3.8.	Dokumentation for vedligeholdelsesstrategi for Hurtigfærger. Operatøren skal fremsende dette til Transport- og Bygningsministeriet senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse.
<b>4.</b>	<b>Havne</b>
4.1.	<i>Generelt</i>
4.1.1.	Fyldestgørende og detaljeret plan for eventuelle havneombygninger skal forelægges Transport- og Bygningsministeriet senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse.
4.1.2.	Erklæring fra havnene om, at de indvilliger i, at de foreslåede ombygninger foretages og at de fornødne aftaler med Operatøren er på plads.
4.1.3.	Ombygning og tilpasning af havnefaciliteter er færdiggjort.
4.2.	<i>Rønne</i>
4.2.1.	Dokumentation for en endeligt bindende kontrakt uden forbehold for ombygningsarbejder i Rønne Havn, herunder detaljeret projektplan med kontraktuel færdiggørelsesdato.
4.3.	<i>Ystad</i>
4.3.1.	Dokumentation for en endeligt bindende kontrakt uden forbehold for ombygningsarbejder i Ystad Havn, herunder detaljeret projektplan med kontraktuel færdiggørelsesdato.
4.4.	<i>Køge</i>
4.4.1.	Dokumentation for en endeligt bindende kontrakt uden forbehold for ombygningsarbejder i Køge Havn, herunder detaljeret projektplan med kontraktuel færdiggørelsesdato.
<b>5.</b>	<b>Organisation og uddannelse</b>
5.1.	<i>Organisation (Forberedelsesperiode)</i>
5.2.	Oplysning om aktuel projektorganisation med relevante personer og samarbejdspartnere, herunder tidsplan for etablering af denne.
5.3.	<i>Organisation (drift)</i>
5.3.1.	Beskrivelse af de nødvendige og hensigtsmæssige funktioner i driftsorganisationen samt forslag til bemanning (antal og kompetencer) af driftsorganisationens nøglefunktioner.
5.3.2.	Dokumentation for at der er truffet fornødne aftaler om rekruttering af alt nøglepersonale til sejlads (herunder hele sikkerhedsbesætningen) og landbaseret drift.
5.3.3.	Indsendelse af dokumentation for at SAR-planer (procedurer og aftaler med de omkringliggende landes redningstjenester) er etableret, herunder hvornår søredningsøvelser i tilknytning hertil er gennemført.
5.3.4.	Driftsorganisation fuldt funktionsdygtig.
5.4.	<i>Uddannelse</i>
5.4.1.	Detaljeret rekrutterings- og uddannelsesplan med oplysninger om, hvilke typer af personale der planlægges rekrutteret, forventet tidspunkt for rekruttering og uddannelses-/opkvalificeringsplaner for personalet.

5.4.2.	Indsendelse af dokumentation for at lodsuddannelse om bord er påbegyndt.
5.4.3.	Indsendelse af dokumentation for at sikkerhedsuddannelse om bord er gennemført.
5.4.4.	Dokumentation for at sikkerhedsbesætningen er certificeret i overensstemmelse med gældende regler.
<b>6.</b>	<b>Administrative systemer, rapportering og koordinati- on</b>
6.1.	<i>Administrative systemer</i>
6.1.1.	Administrative systemer er klar til operationel drift.
6.1.2.	Fremlæggelse af oplæg til format for samlet oversigt over de månedlige ankomstregistreringer.
6.2.	<i>Rapportering</i>
6.2.1.	Aktiviteter i forbindelse med rapporteringer til Transport- og Bygningsministeriet, jf. pkt. 3.2 og 8.5.
6.3.	<i>Koordination</i>
6.3.1.	Påbegyndelse af samarbejde med Transport- og Bygningsministeriet og uvildig tredjepart for at fastlægge gennemførelse, metode og fokus af kundetilfredshedsmålingerne.
6.3.2.	Fremlæggelse af endelig samlet aftale for Operatørens samarbejde med den eksisterende operatør frem til og med Driftsstart, herunder den praktiske tilrettelæggelse af Driftsstarten i forhold til billetsalg m.v.

## 10.7 Opfølgning på tids- og aktivitetsplanen

Operatøren skal løbende følge op på aktiviteterne i Forberedelsesperioden og måle fremdriften i forhold til den til enhver tid gældende tids- og aktivitetsplan.

### 10.7.1 Underretningspligt

Operatøren skal holde Transport- og Bygningsministeriet underrettet om alle væsentlige forhold om status og forløb af arbejdet i Forberedelsesperioden. Operatøren skal desuden straks underrette Transport- og Bygningsministeriet om ethvert forhold i Forberedelsesperioden, som vil kunne være en trussel mod Operatørens mulighed for at opfylde Kontrakten og overholde rettidig Driftsstart.

### 10.7.2 Tilsyn og opfølgning fra Transport- og Bygningsministeriet

Transport- og Bygningsministeriet kan i Forberedelsesperioden iværksætte tilsyn og opfølgning og herigennem søge at kontrollere, at Operatøren overholder sine forpligtelser i henhold til Kontrakten.

### 10.7.3 Forsinkelse af aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Hvis en aktivitet, som i henhold til tids- og aktivitetsplanen skal være gennemført mere end 6 måneder inden Driftsstart, er – eller forventes at blive –

forsinket med mere end 2 uger, skal Operatøren redegøre for, hvilke foranstaltninger der vil blive iværksat med henblik på at undgå forsinkelser af efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen.

Hvis en aktivitet, som i henhold til tids- og aktivitetsplanen skal være gennemført mellem 1 måned og 6 måneder inden Driftsstart, er – eller forventes at blive – forsinket med mere end 1 uge, skal Operatøren redegøre for, hvilke foranstaltninger der vil blive iværksat med henblik på at undgå forsinkelser af efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen.

Hvis en aktivitet, som i henhold til tids- og aktivitetsplanen skal være gennemført mindre end 1 måned før Driftsstart, er – eller forventes at blive – forsinket med mere end 2 kalenderdage, skal Operatøren redegøre for, hvilke foranstaltninger der vil blive iværksat for at undgå forsinkelser af efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen.

De i dette punkt nævnte foranstaltninger, som Operatøren vil iværksætte for at undgå forsinkelse af aktiviteter, kan kun anses for tilfredsstillende, hvis de har en sådan karakter, at det er sandsynliggjort, at rettidig Driftsstart vil blive overholdt.

## 10.8 Møder i Forberedelsesperioden

I Forberedelsesperioden afholdes faste møder mellem Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet med 3 måneders mellemrum, medmindre Transport- og Bygningsministeriet beslutter andet. I de sidste 6 måneder intensiveres møderne dog til afholdelse hver måned.

I Forberedelsesperioden skal Operatøren forud for de aftalte faste møder fremsende en statusrapport, der redegør for fremdriften i forhold til de aktiviteter, som er i den gældende tids- og aktivitetsplan.

Operatørens fremdrift i forhold til tids- og aktivitetsplanen drøftes på møderne. Herudover kan Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren bringe ethvert emne op, som de måtte finde relevant.

Ved manglende fremdrift på aktiviteter i den gældende tids- og aktivitetsplan skal Operatøren redegøre for årsagerne og for de konsekvenser, som manglende fremdrift skønnes at have for efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen, jf. pkt. 10.7.3.

Operatøren er forpligtet til igennem hele Forberedelsesperioden at fremsende kopi af al væsentlig korrespondance med offentlige myndigheder til Transport- og Bygningsministeriet.

For væsentlige aktiviteter, der skal udføres af tredjemand, skal Operatøren senest 7 kalenderdage efter indgåelse af aftaler med tredjemand fremsende dokumentation for aftalen til Transport- og Bygningsministeriet.

## 10.9 Bod

### 10.9.1 Overskridelse af frist for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger

Operatøren er forpligtet til senest 15 kalenderdage efter Kontraktens underskrift at dokumentere over for Transport- og Bygningsministeriet, at Operatøren har dispositionsret til de færger, som skal anvendes for at opfylde Kontrakten, jf. Tabel 11 under pkt. 10.6, aktivitet nr. 3.1.1.

Såfremt Operatøren overskrider fristen for aflevering af dokumentation for dispositionsret over færger, skal Operatøren betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet.

Boden er på 18.000 DKK pr. påbegyndt kalenderdag regnet fra 15 kalenderdage efter datoen for Kontraktens underskrivelse, og indtil dokumentation for dispositionsret over færger fremlægges.

Den maksimale bod ved overskridelse af fristen for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger udgør 720.000 DKK svarende til 40 dages bod.

Boden forfalder til betaling straks efter, at overskridelsen er en realitet.

### 10.9.2 Overskridelse af tidspunkt for Driftsstart

Såfremt Driftsstart overskrides som følge af forhold, som Operatøren hæfter for, skal Operatøren betale en bod til Transport- og Bygningsministeriet. Det er tilstrækkeligt til at anse Driftsstart for overskredet, såfremt blot en enkelt færge, der i henhold til sejlplanen skal sejle i det første Driftsdøgn, ikke er i drift.

Boden udgør 600.000 DKK pr. påbegyndt kalenderdag. Bod kan maksimalt påløbe i 10 kalenderdage, og den maksimale bod ved overskridelse af Driftsstart er således 6.000.000 DKK.

Boden forfalder til betaling straks efter, at overskridelsen er en realitet.

Så længe der påløber bod for overskridelse af Driftsstart, kan der ikke påløbe bod for forsinkede ankomster og aflyste Overfarter.

### 10.9.3 Bodsfrigagende forhold

Uanset overskridelse af fristen for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger eller tidspunktet for Driftsstart, jf. pkt. 10.9.1 og 10.9.2, er Operatøren fritaget for bod i den udstrækning Operatøren godtgør, at manglende opfyldelse af Operatørens forpligtelser skyldes havnenes eller den eksisterende operatørs vægring mod at samarbejde med eller indgå rimelige aftaler med Operatøren. Det er en forudsætning for bodsfrigagelse efter denne bestemmelse, at Operatøren uden ugrundet ophold har oriente-

ret Transport- og Bygningsministeriet om forholdet, og at Operatøren godtgør at have udfoldet alle rimelige bestræbelser på at afhjælpe forholdet.

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk



# Billetter

Appendiks 1 til Ydelsesspecifikation



# Indhold

1. Billettyper og priser .....	5
2. Billetvilkår.....	10
3. Pendlervilkår.....	12



# 1. Billettyper og priser

De i tabel 1 anførte billetpriser er alle maksimumpriser og angivet i DKK. For de nærmere billevilkår henvises til pkt. 2 og 3.

Til illustration bemærkes, at en almindelig billet for en gående passager på Rønne-Ystad maksimalt må koste 191,98 DKK. For den samme billettype er den maksimale gennemsnitspris pr. år 124,29 DKK.

Priserne nedenfor er for én Overfart, dvs. for en enkelttur.

De maksimale gennemsnitspriser, der indgik i konkurrencen i udbuddet af Kontrakten fremgår af Tabel 1. Det er disse priser, der er grundlag for prisreduktion af de maksimale gennemsnitspriser.

Nedenfor i tabel 2 fremgår øvrige maksimale gennemsnitspriser, som ikke indgik i konkurrencen i udbuddet af Kontrakten.

Tabel 1 | Billettyper og deres respektive maksimumpriser.

Billettype	Maksimumpris	Maksimumpris i Sommerferie	Maksimale gennemsnitspris pr. år
<b>Rønne-Ystad</b>			
<b>Gående passagerer</b>			
Voksen	191,98		124,29
Barn 12-15	95,99		86,39
Barn 0-11	Gratis		
Pensionist	95,99		86,39
Person med handicap	95,99		86,39
Gruppe, voksen, min. 10 personer (pr. person)	143,00		
Gruppe, barn 12-15, min. 10 personer (pr. person)	77,00		
<b>Gående passagerer - Pendler</b>			
Voksen, Pendler	95,99		
Barn 12-15, Pendler	47,99		
<b>Personbil</b>			
Bil (inkl. 5 personer)	1.122,77		652,37
Høj bil (inkl. 5 personer)	1.347,33		812,68
Bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	361,85	561,39	350,76
Høj bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	461,91	673,66	442,35
Bil med handicapparkeringskort på maks. 8 m (inkl. 1 person med handicap og 1 ledsager)	416,53	716,71	412,63
<b>Personbil - Pendler</b>			
Bil (inkl. 5 personer), Pendler	449,11		

Høj bil (inkl. 5 personer), Pendler	538,93		
<b>Personbil med anhænger</b>			
Bil med anhænger på maks. 12 m (inkl. 5 personer)	1.647,51		817,10
Høj bil med anhænger på maks. 12 m (inkl. 5 personer)	2.023,32		713,86
Bil med anhænger på maks. 12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	735,00	1.046,00	700,61
Høj bil med anhænger på maks. 12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	947,00	1.337,00	901,34
Længdetillæg pr. ekstra meter (som procentsats af tilhørende billet)	10 %		
<b>Personbil med anhænger - Pendler</b>			
Bil med anhænger på maks. 12 m, (inkl. 5 personer), Pendler	934,00		
Høj bil med anhænger på maks. 12 m, (inkl. 5 personer), Pendler	1.214,00		
Længdetillæg pr. ekstra meter (som procentsats af tilhørende billet)	10 %		
<b>Autocamper</b>			
Autocamper på maks. 8 m (inkl. 5 personer)	1.570,72		872,26
Autocamper på 8-12 m (inkl. 5 personer)	1.699,87		
Autocamper på maks. 8 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	737,00	1.009,00	697,50
Autocamper på 8-12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	938,00	1.138,00	869,35
<b>Autocamper - Pendler</b>			
Autocamper på maks. 8 m (inkl. 5 personer), Pendler	785,36		
Autocamper på 8-12 m (inkl. 5 personer), Pendler	849,93		
<b>Motorcykel eller knallert</b>			
Motorcykel eller knallert, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	313,00		281,70
Motorcykel eller knallert (inkl. 2 personer)	411,00		314,15
Tillæg for sidevogn eller anhænger	119,84		
<b>Motorcykel eller knallert - Pendler</b>			
Motorcykel eller knallert, inkl. sidevogn eller anhænger, (inkl. 2 personer), Pendler	205,00		
<b>Cykel</b>			
Cykel eller cykelanhænger til voksen	18,62		
Cykel eller cykelanhænger til barn 12-15	9,31		
Cykel eller cykelanhænger til barn 0-11	Gratis		

<b>Bus</b>			
Bus på op til 10 m (inkl. fører og passagerer)	5.236,90		
Bus på 10-14 m (inkl. fører og passagerer)	5.755,82		3.267,58
Bus på over 14 m (inkl. fører og passagerer)	6.275,90		
Anhænger til bus	518,92		
<b>Gods</b>			
Lastbil på maks. 10 m (inkl. fører), ekskl. moms	92,17		
Lastbil på over 10 m (inkl. fører), ekskl. moms	120,15		
Sættevogn (inkl. fører), ekskl. moms	177,47		
Vogntog (inkl. fører), ekskl. moms	192,60		
Løstrailer, ekskl. moms	111,89		
Løstrailer, tillæg (hastetrailer), ekskl. moms	11,19		
Trailerhåndtering, ekskl. moms	103,87		
<b>Andet</b>			
Hund, kat og andre smådyr	Gratis		
<b>Rønne-Køge</b>			
<b>Gående passagerer</b>			
Voksen	283,89		198,95
Barn 12-15	141,95		127,75
Barn 0-11	Gratis		
Pensionist	141,95		127,75
Person med handicap	141,95		127,75
Gruppe, voksen, min. 10 personer (pr. person)	212,00		
Gruppe, barn 12-15, min. 10 personer (pr. person)	118,00		
<b>Gående passagerer - Pendler</b>			
Voksen, Pendler	141,95		
Barn 12-15, Pendler	70,97		
<b>Køje i kahyt</b>			
Køje i kahyt	276,91		
Køje til person med handicap (samme pris gælder for 1 ledsager)	138,46		
<b>Personbil</b>			
Bil (inkl. 5 personer)	1.635,88		749,27
Bil pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	548,01	817,94	527,15
Bil med handicapparkeringskort på maks. 8 m (inkl. 1 person med handicap og 1 ledsager)	578,26	1.225,16	601,78
<b>Personbil - Pendler</b>			
Bil (inkl. 5 personer), Pendler	654,35		

<b>Personbil med anhænger</b>			
Bil med anhænger på maks. 12 m (inkl. 5 personer)	2.015,18		674,90
Bil med anhænger på maks. 12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	927,00	1.185,00	866,74
Længdetillæg pr. ekstra meter (som procentsats af tilhørende billet)	10 %		
<b>Personbil med anhænger - Pendler</b>			
Bil med anhænger på maks. 12 m, (inkl. 5 personer), Pendler	1.033,00		
Længdetillæg pr. ekstra meter (som procentsats af tilhørende billet)	10 %		
<b>Autocamper</b>			
Autocamper på maks. 8 m (inkl. 5 personer)	1.989,58		776,37
Autocamper på 8-12 m (inkl. 5 personer)	2.083,82		
Autocamper på maks. 8 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	901,00	1.171,00	844,85
Autocamper på 8-12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	995,00	1.265,00	929,45
<b>Autocamper - Pendler</b>			
Autocamper på maks. 8 m (inkl. 5 personer), Pendler	994,79		
Autocamper på 8-12 m (inkl. 5 personer), Pendler	1.041,91		
<b>Motorcykel eller knallert</b>			
Motorcykel eller knallert, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)	395,00		355,50
Motorcykel eller knallert (inkl. 2 personer)	539,00		385,70
Tillæg for sidevogn eller anhænger	171,03		
<b>Motorcykel eller knallert - Pendler</b>			
Motorcykel eller knallert, inkl. sidevogn eller anhænger, (inkl. 2 personer), Pendler	269,00		
<b>Cykel</b>			
Cykel eller cykelanhænger til voksen	18,62		
Cykel eller cykelanhænger til barn 12-15	9,31		
Cykel eller cykelanhænger til barn 0-11	Gratis		
<b>Bus</b>			
Bus op til 10 m (inkl. fører og passagerer)	9.951,38		
Bus på 10-14 m (inkl. fører og passagerer)	10.874,03		4.832,13
Bus på over 14 m (inkl. fører og passagerer)	11.796,69		
Anhænger til bus	788,85		
<b>Gods</b>			



Lastbil på maks. 10 m (inkl. fører), ekskl. moms	182,29		
Lastbil på over 10 m (inkl. fører), ekskl. moms	251,30		
Sættevogn (inkl. fører), ekskl. moms	322,15		
Vogntog (inkl. fører), ekskl. moms	417,54		
Løstrailer, ekskl. moms	268,73		
Løstrailer, tillæg (hastetrailer), ekskl. moms	26,87		
Trailerhåndtering, ekskl. moms	78,19		
<b>Andet</b>			
Hund, kat og andre smådyr	Gratis		

Tabel 2 | Maksimale gennemsnitspriser, der ikke indgik i konkurrencen i udbuddet af Kontrakten

Billettype	Maksimal gennemsnitspris pr. år
<b>Rønne-Køge</b>	
<b>Køje i kahyt</b>	
Køje i kahyt	238,52

## 2. Billetvilkår

De nedenfor i tabel 3 anførte billetvilkår gælder for alle billettyper, herunder også pendlerbilletter, idet det bemærkes, at der gælder supplerende særlige vilkår for pendlerbilletter, jf. nærmere pkt. 3.

Tabel 3 | Billetvilkår

Billettype	Vilkår
<b>Gående passagerer</b>	
Voksen	Personer der er fyldt 16 år.
Barn 12-15	Børn på 12 til 15 år. Legitimation kræves.
Barn 0-11	Børn på op til 11 år rejser gratis, hvis barnet er ledsaget af en voksen eller et betalende barn. Hvis barnet rejser alene, betales samme pris som for et barn 12-15 år. En voksen kan medtage to børn 0-11 år gratis. Et betalende barn kan medtage et barn 0-11 år gratis. Legitimation kræves.
Pensionist	Personer der er ældre end folkepensionsalderen og førtidspensionister. Legitimation kræves. For førtidspensionister er legitimation fx DSB Legitimationskort eller lignende.
Person med handicap	Som minimum personer med gyldigt ledsagekort udstedt af Danske Handicaporganisationer, Dansk Blindesamfund eller tilsvarende.
<b>Personbil</b>	
Bil	Længde maks. 6 m, højde maks. 1,95 m (inkl. antenne, tagbagagebærer med bagage, cykler og lignende), totalvægt maks. 3.500 kg.
Høj bil	Længde maks. 6 m, højde over 1,95 m (inkl. antenne, tagbagagebærer med bagage, cykler og lignende), totalvægt maks. 3.500 kg.
Bil med anhænger	Samlet længde maks. 12 m, højeste punkt på bil og anhænger maks. 1,95 m (inkl. antenne, tagbagagebærer med bagage, cykler og lignende), totalvægt maks. 3.500 kg.
Høj bil med anhænger eller bil med høj anhænger	Samlet længde maks. 12 m, højeste punkt på bil og anhænger over 1,95 m (inkl. antenne, tagbagagebærer med bagage, cykler og lignende), totalvægt maks. 3.500 kg.
Bil med handicapparkeringskort	Biler med gyldigt handicapparkeringskort udstedt af Danske Handicaporganisationer eller tilsvarende.
Længdetillæg pr. ekstra meter	Længdetillæggets pris udgør 10 % af den tilhørende

	billetpris pr. ekstra meter.
<b>Autocamper</b>	
Autocamper	Køretøjer indregistreret til anvendelse som "beboelse" med totalvægt på maks. 3.500 kg. En autocamper med totalvægt på over 3.500 kg betaler pris som autocamper, såfremt køretøjet fra fabrikken er bygget som autocamper og er indregistreret første gang som autocamper. En autocamper med længde over 12 m betaler tillæg pr. ekstra påbegyndt meter over 12 m. Køretøjer over 3.500 kg, som afviger fra definitionen for autocamper, betaler godspriser.
<b>Gods</b>	
Lastbil	Selvkørende køretøj indrettet til godstransport. Billetten er inkl. 1 fører.
Sættevogn	Bestående af en sættevognstrækker (forvogn) koblet sammen med en sættevogn. Billetten er inkl. 1 fører.
Vogntog	Bestående af en lastbil koblet sammen med en anhænger. Billetten er inkl. 1 fører.
Løstrailer	En trailer uden eget trækkende køretøj. Kræver billet til trailerhåndtering.
Hastetrailer	Løstrailer, der skal være bragt ud af færgen højst 20 min. efter færgens ankomsttidspunkt. Tillægget udgør 10 % af normalprisen for en løstrailer. Andelen af hastetrailere pr. Overfart kan begrænses til maksimalt være 20 % af færgens samlede godskapacitet målt i høje dækmeter.
<b>Onlinebooking</b>	
Onlinebooking rabat	Operatøren skal tilbyde en rabat ved booking online af standardbilletter for returrejser med personbiler med eller uden anhænger.

### 3. Pendlervilkår

Operatøren skal ifølge ovenstående tabel 1 udbyde en række pendlerbilletter, som er billetter til en rabatteret pris. Vilkårene for pendlerbilletter skal ifølge Ydelsesspecifikationens pkt. 4.1 fastsættes af Operatøren, men godkendes af Transport- og Bygningsministeriet efter en forudgående høring hos Kontaktrådet.

De i dette punkt beskrevne pendlervilkår vil kunne godkendes. Forslag fra Operatøren om andre pendlervilkår skal for pendlere samlet set være mindst lige så fordelagtige som disse. Grundtanken i de beskrevne pendlervilkår er, at pendleren betaler et gebyr for i en 12-måneders periode at kunne gøre brug af en given pendlerbillettype med de i tabel 1 anførte priser. Gebyret er anført i tabel 4. For pendlerbilletter til køretøjer, opnås pendlerbilletprisen fra og med tredje Overfart.

Tabel 4 | Pendlervilkår

	Vilkår
<b>Gående passagerer</b>	
Generelt	Person med gyldig pendleraftale med Operatøren. Pendleraftalen er personlig. Pendleraftalen kan benyttes på både Rønne-Ystad og Rønne-Køge. Der betales et gebyr for en 12-måneders periode. Fra første rejse betales pendlerbilletprisen.
Voksen, Pendler	Gebyr: 312,98 DKK for en 12-måneders periode.
Barn 12-15, Pendler	Gebyr: 155,91 DKK for en 12-måneders periode.
<b>Personbiler med og uden anhænger og autocampere</b>	
Generelt	Personbil og autocamper omfattet af gyldig pendleraftale. Pendleraftalen er personlig og omfatter et bestemt køretøj. Pendleraftalen kan benyttes på både Rønne-Ystad og Rønne-Køge. Der betales et gebyr for en 12-måneders periode.
Billettyper:	Gebyr: 100,06 DKK for en 12-måneders periode.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bil (inkl. 5 personer), Pendler</li> <li>• Høj bil (inkl. 5 personer), Pendler</li> <li>• Bil med anhænger på maks. 12 m (inkl. 5 personer), Pendler</li> <li>• Høj bil med anhænger på maks. 12 m, (inkl. 5 personer), Pendler</li> <li>• Autocamper på maks. 8 m, Pendler</li> <li>• Autocamper på maks. 12 m, Pendler</li> </ul>	<p>Billetprisen for første og anden Overfart må maksimalt svare til maksimumprisen for samme billettype, der ikke sælges som en pendlerbillet.</p> <p>Fra og med tredje Overfart opnås pendlerprisen for den pågældende billettype.</p> <p>Eksempel for Bil (inkl. 5 personer), Pendler på Rønne-Ystad: Ved første Overfart betales 100,06 DKK og prisen for samme billettype som ikke-pendler, det vil sige maksimalt 1.222,83 DKK. Ved anden maksimalt 1.122,77 DKK.</p>

	Fra og med tredje Overfart betales 449,11 DKK.
<b>Motorcykler eller knallerter</b>	
Generelt	Se ovenfor under Personbiler med og uden anhænger og autocampere.
Motorcykel eller knallert, inkl. sidevogn eller anhænger, (inkl. 2 personer), Pendler	Gebyr: 450,00 DKK for en 12-måneders periode.  Pendlerprisen gælder fra og med første Overfart.  Eksempel (Rønne-Ystad): Ved første Overfart betales 450,00 DKK og pendlerprisen på 205,00 DKK. Fra og med anden Overfart betales 205,00 DKK.

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Bygninger på Rønne Havn – Operatørens brugsret og forplig- telser

Appendiks 2 til Ydelsesspecifikation





# Indhold

1	Bygningerne .....	5
2	Baggrund og overordnet om Operatørens brugsret og forpligtelser .....	5
3	Bygningerne .....	6
3.1	Terminalbygningen .....	6
3.2	Administrationsbygningen .....	6
3.3	Personale-/lagerbygningen .....	6
3.4	Overdækning mellem Terminalbygningen og Personale- /lagerbygningen .....	6
3.5	Forbehold for arealangivelse .....	6
4	Grunden og vilkår i grundlejekontrakten .....	7
5	Overtagelsesdagen .....	8
6	Anvendelse .....	9
6.1	Terminalbygningen .....	9
6.2	Administrationsbygningen .....	9
6.3	Personale-/lagerbygningen .....	9
7	Vederlag og udgifter .....	9
8	Sikkerhedsstillelse .....	10
9	Forbrugsudgifter .....	10
10	Driftsudgifter, skatter og afgifter .....	11
11	Forsikring .....	11
12	Vedligeholdelse .....	11
13	Renholdelse .....	12
14	Transport- og Bygningsministeriets adgang til Bygningerne m.v. ....	13
15	Operatørens ombygninger m.v. ....	13
16	Skiltning .....	14
17	Brugsrettens overgang til andre .....	14
18	Andre operatørers adgang til Terminalbygningen og Grunden .....	15
19	Opsigelse .....	16

20	Ophør.....	16
21	Misligholdelse.....	16
22	Fraflytning .....	16
23	Bilag.....	17

# 1 Bygningerne

Nærværende appendiks 2 (herefter "Appendikset") giver på nedenstående vilkår den operatør, der vinder udbuddet af den samfundsbetingede færgebetjening af Bornholm (herefter "Operatøren"), brugsret til Transport- og Bygningsministeriets bygninger på lejet grund beliggende:

1. Dampskibskajen 3-5, 3700 Rønne (herefter "Terminalbygningen")
2. Dampskibskajen 5, 3700 Rønne (herefter "Administrationsbygningen") og
3. Finlandsvej 5, 3700 Rønne (herefter "Personale-/lagerbygningen")

Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren er herefter samlet benævnt "Parterne" og separat tillige som "Part".

## 2 Baggrund og overordnet om Operatørens brugsret og forpligtelser

Transport- og Bygningsministeriet har adkomst til Terminalbygningen, Administrationsbygningen og Personale-/lagerbygningen (herefter samlet benævnt "Bygningerne"), som er bygninger på lejet grund. Bygningerne er beliggende på matr.nr. 1805, Rønne Bygrunde beliggende Havnen 1, 3700 Rønne (herefter "Grunden"). Den samlede ejendom, dvs. Grunden samt Bygningerne, benævnes herefter samlet "Ejendommen".

Som led i udbuddet af færgedriften til Bornholm giver Transport- og Bygningsministeriet brugsret til Operatøren til Bygningerne på de i Appendikset angivne vilkår.

Appendikset udgør en integreret del af Kontrakten og kan ikke fravælges af Operatøren, uanset om Operatøren i praksis måtte undlade at anvende Bygningerne i forbindelse med færgedriften.

Det væsentligste element i Kontrakten er selve færgedriften til Bornholm og ikke Operatørens brugsret til Bygningerne. Appendikset udgør derfor ikke en erhvervslejekontrakt. Følgelig finder erhvervslejelovens regler ikke anvendelse på Appendikset.

Transport- og Bygningsministeriet ønsker at begrænse sin løbende administration af Bygningerne mest muligt, hvorfor der bl.a. ikke kræves særskilt vederlag for Operatørens brug af Bygningerne. Operatøren afholder samtlige udgifter forbundet med Bygningerne i Kontraktperioden, herunder udgifter til forbrug, drift og vedligeholdelse. Operatøren skal i videst muligt omfang

betale forbrugsudgifter, jf. pkt. 9, samt driftsudgifter, jf. pkt. 10, direkte til forsyningsselskaber m.v.

## 3 Bygningerne

### 3.1 Terminalbygningen

Terminalbygningens postadresse er Dampskibskajen 3-5, 3700 Rønne. Terminalbygningens udstrækning er vist på vedhæftede tegning (bilag I), og den udgør ca. 3.236 m<sup>2</sup>.

Ud over Terminalbygningen har Operatøren tillige brugsret til 2 supplerende bygninger på henholdsvis 60 m<sup>2</sup> og 48 m<sup>2</sup>, der ifølge Ejendommens BBR-meddelelse er registreret som carporte (herefter "Carportene"). Endvidere omfatter Appendikset to godselevatorer beliggende mod færgeleje 1 i den af Rønne Havn A/S ejede sky-way (herefter "Godselevatorerne"). Carportene er også indtegnet på bilag I, mens Godselevatorerne ikke fremgår heraf. Carportene og Godselevatorerne indgår under benævnelsen "Terminalbygningen".

### 3.2 Administrationsbygningen

Administrationsbygningens postadresse er Dampskibskajen 5, 3700 Rønne. Administrationsbygningens udstrækning er vist på vedhæftede tegning (bilag I), og den udgør ca. 1.213 m<sup>2</sup>.

### 3.3 Personale-/lagerbygningen

Personale-/lagerbygningens postadresse er Finlandsvej 5, 3700 Rønne. Personale-/lagerbygningens udstrækning er vist på vedhæftede tegning (bilag I), og den udgør ca. 1.168 m<sup>2</sup>.

### 3.4 Overdækning mellem Terminalbygningen og Personale-/lagerbygningen

Der er på tidspunktet for udarbejdelsen af Appendikset etableret en fritstående overdækning mellem Terminalbygningen og Personale-/lagerbygningen (herefter "Overdækningen"). Overdækningen er ikke indtegnet på bilag I. Det er uafklaret, hvorvidt Overdækningen fjernes af den operatør, der på tidspunktet for udarbejdelsen af Appendikset forestår den samfundsbetingede færgebetjening af Bornholm. Transport- og Bygningsministeriet vil bestræbe sig på, at der foreligger en afklaring af forholdet vedrørende Overdækningen, når Operatøren besigtiger Bygningerne forud for Overtagelsesdagen, jf. pkt. 5.

### 3.5 Forbehold for arealangivelse

Uanset om det ved en efterfølgende opmåling eller på anden vis måtte konstateres, at det faktiske areal og udstrækningen af Bygningerne afviger fra

det i pkt. 3.1-3.3 anførte, skal det ikke føre til ændringer af nærværende aftalevilkår, herunder navnlig for så vidt angår de enkelte Bygningers varme-, forbrugs- og driftsudgifter m.v., jf. pkt. 9 og 10.

## 4 Grunden og vilkår i grundlejekontrakten

Grunden er ejet af Rønne Havn A/S (herefter "Grundejeren"). Der er mellem Transport- og Bygningsministeriet og Grundejeren indgået en grundlejekontrakt (herefter "Grundlejekontrakten"). Operatøren er forpligtet til at overholde den til enhver tid gældende grundlejekontrakt og til at betale grundlejen, jf. nærmere i pkt. 10. Fra Grundlejekontrakten fremhæves følgende bestemmelser, som Operatøren ligeledes skal overholde og respektere som en integreret del af Appendikset:

### *"§ 1*

*Lejemålet har taget sin begyndelse den 1. juli 1963 og vedvarer, indtil det med 6 -seks - måneders forudgående skriftlige varsel fra en af siderne opsiges til ophør en 1. april eller 1. oktober. Lejemålet kan dog fra havneudvalgets side med byrådets approbation - bortset fra misligholdelsestilfælde - tidligst opsiges til ophør den 30. juni 2025.*

### *§ 6*

*På det lejede areal og i de på dette opførte bygninger må i almindelighed kun oplægges varer og materiel, som udlosses eller indlades i skib i havnen eller som benyttes af den virksomhed, der lejer arealet. Let antændelige varer må ikke oplægges. Der må ikke uden særlig tilladelse fra Havnen indrettes beboelse eller indrettes eller drives butikker for detailhandel.*

### *§ 8*

*Det lejede skal holdes tilbørligt renholdt. Det påhviler lejeren at renholde de ud for arealet værende veje og gader indtil midtlinien, således om det til enhver tid er foreskrevet i Købstadens politivedtægt. Sne, is og affald fra det udlejede areal må ikke henkastes på havnens pladser, gader, veje eller i havnens bassiner uden havnens tilladelse.*

### *§ 11*

*Lejeren er til enhver tid underkastet de reglementer, der gælder for havnen.*

### *§ 12*

*Fremleje eller anden overladelse til andre af hele eller dele af arealet må kun ske med havnens tilladelse.*

## § 16

*Havneudvalgets repræsentanter skal være berettiget til at påse at arealet kun benyttes i overensstemmelse med lejekontraktens bestemmelser, og skal derfor til enhver tid have adgang til arealet."*

# 5 Overtagelsesdagen

Appendikset træder i kraft ved Driftsstart. Dagen for Appendiksets ikrafttræden er herefter benævnt "Overtagelsesdagen".

Bygningerne overtages af Operatøren på Overtagelsesdagen i den stand, som de er og forefindes og som besat af Operatøren og som nærmere beskrevet og dokumenteret i den som bilag II vedlagte tilstandsvurdering fra 2014 med tilhørende fotos, idet Operatøren er opmærksom på og accepterer, at der siden udarbejdelsen af bilag II kan være foretaget ændringer på Bygningerne og Ejendommen i øvrigt.

Operatøren besigtiger og gennemgår forud for Overtagelsesdagen Bygningerne og er således bekendt med, hvilken stand Bygningerne er i på Overtagelsesdagen. Transport- og Bygningsministeriet foretager fotoregistrering af Bygningerne forud for Overtagelsesdagen, hvilke fotos vil indgå som bilag III til Appendikset.

Transport- og Bygningsministeriet forventer, at der forud for Overtagelsesdagen foretages renovering af Administrationsbygningens facader og renovering/udskiftning af koldt- og varmtvandsrør i Bygningerne med afsæt i det i bilag II anførte, idet Transport- og Bygningsministeriet afgør, i hvilket omfang udbedring er nødvendig, og hvori en udbedring skal bestå. Transport- og Bygningsministeriet er imidlertid ikke forpligtet til at have udført de nævnte arbejder forud for Overtagelsesdagen, men er berettiget til at lade nævnte arbejder udføre i Kontraktperioden eller på et senere tidspunkt. Endvidere forventer Transport- og Bygningsministeriet i Kontraktperioden at foretage udbedring af Bygningernes tag eller tagkonstruktioner med afsæt i de i bilag II anførte forhold, idet Transport- og Bygningsministeriet afgør, i hvilket omfang udbedring er nødvendig, og hvori en udbedring skal bestå. Arbejderne udføres under hensyntagen til Operatøren og dennes virksomhed.

Operatøren er forpligtet til at tåle de gener, der måtte være forbundet med de i pkt. 5 nævnte arbejder, såfremt de udføres i Kontraktperioden. Operatøren er således ikke berettiget til at rejse krav mod Transport- og Bygningsministeriet i den anledning, herunder at kræve erstatning eller anden kompensation som følge af nævnte arbejder. Endvidere er Operatøren forpligtet til at medvirke til, at nævnte arbejder kan tilrettelægges og udføres på hensigtsmæssig vis.

Når de i pkt. 5 nævnte arbejder er tilendebragt, optager Transport- og Bygningsministeriet fotos af de berørte bygningsdele omfattet af de udførte ar-

bejder. Nævnte fotos vil indgå som en del af bilag III og dermed i fastlæggelsen af, i hvilken stand Bygningerne er overtaget af Operatøren.

## 6 Anvendelse

Bygningerne skal anvendes til de under pkt. 6.1, 6.2 og 6.3 anførte formål og må ikke uden Transport- og Bygningsministeriets forudgående skriftlige samtykke anvendes til andre formål.

Operatørens opmærksomhed henledes særligt på, at det følger af Grundlejekontrakten, at der ikke må indrettes eller drives butikker for detailhandel på Grunden. Operatørens opmærksomhed henledes endvidere på, at Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 59 og er beliggende i det i lokalplanen udpegede område D, som ifølge lokalplanens § 3.4 kun må anvendes til *"færgeterminal og tilhørende funktioner, herunder administration, kiosk og lager, samt til offentlige, havneorienterede formål"*. Operatøren er forpligtet til at overholde og respektere nævnte bestemmelser som en integreret del af Appendikset.

### 6.1 Terminalbygningen

Terminalbygningen må alene anvendes til terminalformål, hvorved forstås billetsalgsfunktion og venteområde m.v. for passagerer. Ved billetsalgsfunktion skal forstås betjening af kunder fra de eksisterende 4 billetluger i den forefindende skranke. Det præciseres, at Bygningerne ikke må anvendes til andet formål, herunder navnlig ikke til almindelig administrations- eller kontorformål.

### 6.2 Administrationsbygningen

Administrationsbygningen må alene anvendes til kontorformål (administration).

### 6.3 Personale-/lagerbygningen

Personale-/lagerbygningen må alene anvendes til kontor-, personalelevel-færds- og lagerformål.

## 7 Vederlag og udgifter

Operatøren betaler ikke særskilt vederlag til Transport- og Bygningsministeriet for brugsretten til Bygningerne, idet Bygningerne stilles til rådighed af Transport- og Bygningsministeriet som en integreret del af Aftalekomplekset.

Operatøren afholder - uanset om Operatøren udnytter brugsretten eller ej - de med Bygningernes drift forbundne udgifter, herunder varme og varmt vand samt forbrugsudgifter, jf. pkt. 9, driftsudgifter, skatter og afgifter, jf.

pkt. 10, samt udgifter til vedligeholdelse af Bygningerne og Grunden, jf. pkt. 12.

## 8 Sikkerhedsstillelse

Operatøren stiller ikke særskilt depositum eller anden tilsvarende sikkerhed for sine forpligtelser i henhold til Appendikset.

Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at få dækket tilgodehaver hos Operatøren, der udspringer af Appendikset, ved at trække på den sikkerhedsstillelse, som Operatøren skal stille over for Transport- og Bygningsministeriet, jf. Hovedkontraktens pkt. 5. Den af Operatøren stillede sikkerhed dækker således ligeledes samtlige Transport- og Bygningsministeriets krav, som udspringer af Appendikset.

## 9 Forbrugsudgifter

Operatøren skal sikre, at Transport- og Bygningsministeriets løbende administration af forbrugsudgifter til Bygningerne begrænses mest muligt.

Operatøren betaler alle udgifter til forsyning af Bygningerne med varme, varmt og koldt vand og el samt til affaldsbortskaffelse og lignende, herunder vandafledningsafgifter samt øvrige til nævnte udgifter knyttede afgifter, direkte til forsyningsselskabet på grundlag af afregningsmålere eller i henhold til forsyningsselskabets leveringsbetingelser.

Operatøren er pligtig at tilmelde sig som selvstændig bruger hos de relevante forsyningsselskaber og fremsende dokumentation herfor til Transport- og Bygningsministeriet.

Hvis Transport- og Bygningsministeriet trods det direkte kundeforhold mellem Operatøren og forsyningsselskabet hæfter over for forsyningsselskabet, er eventuelle krav, som følger af denne hæftelse, omfattet af den sikkerhedsstillelse, som Operatøren skal stille over for Transport- og Bygningsministeriet i medfør af Hovedkontrakten, jf. også pkt. 8.

Transport- og Bygningsministeriet påtager sig intet ansvar for forstyrrelser i varme- og varmtvandsforsyningen eller øvrige forsyninger.

Operatøren er pligtig at holde Bygningerne frostfri.

Operatøren har modtaget de seneste energimærkninger for Bygningerne, jf. bilag IV og V.



## 10 Driftsudgifter, skatter og afgifter

Operatøren er forpligtet til at betale grundlejen i henhold til Grundlejekontrakten direkte til Grundejeren. Grundejeren opkræver således grundlejen direkte hos Operatøren.

Operatøren afholder fra Overtagelsesdagen samtlige udgifter forbundet med driften af Bygningerne og Ejendommen i øvrigt. Såfremt Bygningerne måtte blive pålagt udgifter, der ikke er kendt eller ikke opkræves på tidspunktet for Kontraktens indgåelse, herunder skatter og afgifter, er Operatøren forpligtet til at afholde disse udgifter. Såfremt sådanne udgifter opkræves hos Transport- og Bygningsministeriet, er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at kræve udgifterne refunderet af Operatøren ved forudgående betaling fra Operatøren. Tilsvarende gælder for forbrugsudgifter, hvor det viser sig ikke at være muligt at tilmelde Operatøren som selvstændig bruger, jf. pkt. 9.

## 11 Forsikring

Operatøren drager selv omsorg for fra Overtagelsesdagen, jf. pkt. 5, at tegne de forsikringer vedrørende Bygningerne og Ejendommen i øvrigt, som Operatøren måtte anse for formålstjenlige eller nødvendige, herunder erhvervsforsikring omfattende brand, tyveri og driftstab samt glas- og kummeforsikring.

Transport- og Bygningsministeriet holder Bygningerne bygningsbrandforsikret på sædvanlig måde, idet denne forsikringspligt opfyldes ved at lade Bygningerne være omfattet af Statens selvforsikringsordning.

Hvis der i Kontraktperioden opstår skader på Operatørens ejendom som følge af fejl, mangler eller undladelser ved Bygningerne, kan Transport- og Bygningsministeriet kun gøres ansvarlig herfor, såfremt ministeriet har handlet uagtsomt.

## 12 Vedligeholdelse

Transport- og Bygningsministeriet forestår de i pkt. 5 nævnte arbejder, dvs. renovering af Administrationsbygningens facader og renovering/udskiftning af koldt- og varmtvandsrør i Bygningerne samt udbedring af Bygningernes tag eller tagkonstruktioner med afsæt i det i bilag II anførte, idet Transport- og Bygningsministeriet afgør, i hvilket omfang udbedring er nødvendig, og hvori en udbedring skal bestå. Transport- og Bygningsministeriet er berettiget, men ikke forpligtet, til at lade disse arbejder udføre enten forud for Overtagelsesdagen eller i Kontraktperioden, jf. også pkt. 5. Når Transport- og Bygningsministeriet har udført nævnte arbejder, er Operatøren forpligtet til fremadrettet at vedligeholde de nævnte bygningsdele i overensstemmelse med nedennævnte bestemmelser.

Al vedligeholdelse af Bygningerne og Grunden - såvel udvendig som indvendig - påhviler Operatøren, herunder, men ikke begrænset til: Bygningernes klimaskærm, hvorved forstås tag og facader, døre og vinduer inkl. ruder og vinduesrammer, bærende konstruktioner, ikke-bærende skillevægge, indvendige overflader og beklædninger på gulve, vægge, lofter, døre, vinduer og træværk, installationer og anlæg for forsyning af Bygningerne med varme og varmt vand, varmt- og koldtvarmsrør samt varmt- og koldtvarmsinstallationer, øvrige anlæg til forsyning af Bygningerne, dørgreb, hængsler og beslag, låse og nøgler, elinstallationer fra hovedtavle, svagstrømsanlæg af enhver art, herunder vedrørende telefon, edb, alarm m.v., ventilations- og klima-anlæg, VVS-sanitet, armaturer, ventiler og betjeningsgreb, køkkeninventar, hårde hvidevarer, brandmateriel, skilte, afløb samt elevatorer, herunder Godselevatorerne.

Ved vedligeholdelse skal forstås både reparation og udskiftning/fornyelse samt udgifter til lovpligtige eftersyn og kontroller.

Pligten til at vedligeholde består, uanset om behovet er opstået som følge af myndighedsafgørelser, nedslidning på grund af almindelig slid og ælde, forkert brug, hændelig skade eller skade, som tredjemand er ansvarlig for.

Vejledende drifts- og vedligeholdelsesplan for Bygningerne for de kommende 10 år (2017-2027) udgør en del af bilag II. Drifts- og vedligeholdelsesplanen i bilag II skal alene betragtes som vejledende og begrænser således ikke Operatørens forpligtelser i henhold til Appendikset.

## 13 Renholdelse

Operatøren skal sørge for al indvendig renholdelse af Bygningerne, herunder for vinduespolering ind- og udvendigt.

Operatøren skal endvidere sørge for renholdelse af udvendige arealer. Ved udvendige arealer forstås hele Grunden (matr.nr. 1805, Rønne Bygrunde), hvor Bygningerne og eventuelle andre bygninger tilhørende Transport- og Bygningsministeriet er beliggende. Derudover har Operatørens forpligtelse samme indhold og omfang som den forpligtelse, der påhviler Transport- og Bygningsministeriet i henhold til Grundlejekontrakten, jf. navnlig Grundlejekontraktens § 8.

Pligten til udvendig renholdelse omfatter også snerydning, glatførebekæmpelse og andre vinterforanstaltninger.

## 14 Transport- og Bygningsministeriets adgang til Bygningerne m.v.

Transport- og Bygningsministeriet har til enhver tid adgang til Bygningerne og Grunden uden varsel.

Parterne foretager hvert 2. år, senest inden den 1. juni, en fælles byggeteknisk gennemgang af Bygningerne og Grunden med henblik på at vurdere Bygningernes og Grundens stand og for at konstatere, om Operatøren har iagttaget sine forpligtelser i henhold til Appendikset, herunder navnlig sine vedligeholdelses- og renholdelsesforpligtelser i henhold til pkt. 12 og 13. Transport- og Bygningsministeriet indkalder Operatøren til nævnte gennemgang med 30 dages forudgående skriftlige varsel.

Operatøren skal derudover tåle, at der gives adgang til Bygningerne og Grunden for personer, der som led i eventuel deltagelse i et fornyet udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm har en interesse i at besigtige Bygningerne og Grunden. En sådan besigtigelse kan finde sted med 3 hverdages varsel.

Operatøren er i forbindelse med et fornyet udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm forpligtet til på Transport- og Bygningsministeriets anmodning at fremsende oplysninger om og dokumentation for de udgifter til Bygningernes og Ejendommens drift, forbrug, vedligeholdelse m.v., som Operatøren har afholdt i Kontraktperioden. Disse oplysninger og dokumentation skal fremsendes til Transport- og Bygningsministeriet senest 4 uger efter, at Operatøren har modtaget Transport- og Bygningsministeriets anmodning herom.

## 15 Operatørens ombygninger m.v.

Operatøren har ikke ret til at ombygge eller ændre Bygningerne eller Ejendommen i øvrigt uden Transport- og Bygningsministeriets samtykke. Operatøren har efter Transport- og Bygningsministeriets rimeligt begrundede anvisninger ret til at foretage installationer og ombygninger, når ændringerne sker for at opfylde krav fra en offentlig myndighed vedrørende kontraktmæssig anvendelse af Bygningerne.

Operatøren er alene berettiget til at foretage ændringer af Grunden, i det omfang dette følger af Grundlejekontrakten og sker med Grundejerens og Transport- og Bygningsministeriets forudgående skriftlige samtykke.

Hvis Operatøren har foretaget ændringer, ombygninger m.v. af Bygningerne og/eller Grunden, er Operatøren forud for Kontraktens ophør forpligtet til at have reableret Bygningerne og/eller Grunden, medmindre Transport- og Bygningsministeriet skriftligt har frafaldet krav om reablering over for

Operatøren. Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at kræve, at Operatøren ikke foretager retablering. I givet fald tilkommer de af Operatøren foretagne ændringer, ombygninger m.v. Transport- og Bygningsministeriet vederlagsfrit.

## 16 Skiltning

Operatøren er berettiget til at foretage sædvanlig skiltning og flagning under overholdelse af de offentligretlige regler og regulativer fastsat af Grundejeren, der gælder for Rønne Havn.

Ved Kontraktens ophør skal Operatøren have fjernet skiltning m.v., som er opsat af Operatøren, samt have foretaget retablering af mure, vægge, vinduer og lignende.

## 17 Brugsrettens overgang til andre

Operatøren har ikke ret til på nogen måde at overlade brugen af Bygningerne og Grunden til andre.

Som anført i pkt. 2 har Operatøren ikke option til at fravælge at indgå Appendikset og de hermed forbundne rettigheder og forpligtelser. Såfremt Operatøren i praksis undlader at anvende Bygningerne eller dele heraf i forbindelse med færgedriften, er Operatøren berettiget til at fremsende skriftlig anmodning til Transport- og Bygningsministeriet med forslag til anvendelse af Bygningerne eller de dele heraf, der står ubenyttede hen, inden for rammerne af Appendikset, lokalplanen, Grundlejekontrakten samt øvrige gældende rammer for området. Transport- og Bygningsministeriet tager herefter stilling til, hvorvidt den foreslåede anvendelse kan godkendes samt de nærmere vilkår herfor.

Hvis Operatøren opnår Transport- og Bygningsministeriets godkendelse, jf. pkt. 17, er Operatøren berettiget til at anvende Bygningerne eller dele heraf til den godkendte anvendelse. Operatøren må ikke kræve et vederlag fra tredjemand for den godkendte anvendelse, der overstiger de drifts- og forbrugsudgifter, jf. pkt. 9 og 10, der er forbundet med Bygningerne eller de relevante dele heraf. Operatøren skal således dokumentere, hvilke udgifter der opkræves af tredjemand for tredjemands anvendelse af Bygningerne eller dele heraf.

Operatøren har ikke ret til at overdrage sine rettigheder og forpligtelser i henhold til Appendikset til andre.

## 18 Andre operatørs adgang til Terminalbygningen og Grunden

Operatøren er forpligtet og berettiget til at lade andre operatører, der anløber Rønne Havn, benytte Terminalbygningen og Grunden i forbindelse med de pågældende operatørs afgang og ankomster. Dette indebærer, at Operatøren skal give adgang til de pågældende operatørs personale og passagerer i rimelig tid før og efter henholdsvis ankomst og afgang. Retten og pligten til at give andre operatører brugsret tjener alene til at sikre, at de øvrige operatører kan anvende Terminalbygningen og Grunden til ophold, iland- eller ombordstigning samt til eventuel kontrol af deres passagerer. Operatøren er således hverken berettiget eller forpligtet til at stille billet-salgfunktion eller tilsvarende til rådighed for andre. Retten og pligten gælder i øvrigt alene i relation til operatører, der anløber færgelejer i Rønne Havn, der gør det naturligt at benytte Terminalbygningen og Grunden.

Transport- og Bygningsministeriet fremhæver herved, at Operatørens brugsret til Terminalbygningen og Grunden således ikke er eksklusiv. Operatøren er berettiget til at gøre andre operatørs brug af Terminalbygningen og Grunden betinget af, at Operatøren oppebærer et anløbsbidrag, der på Overtagelsesdagen maksimalt må udgøre 1.468,74 DKK pr. anløb, hvorved forstås ankomst eller afgang. En ankomst og en afgang udgør således to anløb. Anløbsbidraget tillægges ikke moms. Operatøren kan ikke stille andre betingelser for at give adgang for de pågældende operatører.

Anløbsbidraget prisopregnes som anført i Hovedkontraktens pkt. 4.7.2.

Operatøren kan ikke kræve anløbsbidraget reguleret i Kontraktperioden ud over det i denne bestemmelse anførte.

Såfremt en fremmed operatør fremsætter ønske om en brug af Terminalbygningen og Grunden, der vil indebære et årligt antal anløb på mindst 300, kan Transport- og Bygningsministeriet bestemme, at den pågældende operatør skal betale et anløbsbidrag, der er mindre end 1.468,74 DKK pr. anløb. Formålet med Transport- og Bygningsministeriets rettighed i denne henseende er at sikre, at andre operatører med en i omfang betydelig trafik på Rønne Havn får rimelige konkurrencevilkår i forhold til Operatøren.

Operatøren skal foretage det fornødne for at sikre, at andre operatørs mulighed for at benytte Terminalbygningen og Grunden rent faktisk kan effektueres, herunder ved at sørge for, at Terminalbygningen og Grunden er tilgængelige, oplyste osv.

## 19 Opsigelse

Appendikset kan hverken af Operatøren eller Transport- og Bygningsministeriet opsiges i Kontraktperioden.

Appendikset kan dog ophæves af Transport- og Bygningsministeriet i tilfælde af Operatørens misligholdelse, jf. pkt. 21.

## 20 Ophør

Kontraktperioden er tidsbegrænset, således at Operatørens brugsret i henhold til Appendikset ophører samtidig med ophøret af Operatørens udførelse af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm i henhold til Kontrakten. Det gælder uanset årsagen til Kontraktens ophør, herunder ved udløb af driftsperioden, misligholdelse eller andet.

## 21 Misligholdelse

Ved Operatørens væsentlige misligholdelse af vilkårene i Appendikset kan Transport- og Bygningsministeriet straks ophæve Operatørens brugsret til Bygningerne og Grunden. Ophævelse som følge af Operatørens misligholdelse af vilkårene i Appendikset er ikke betinget af, at Transport- og Bygningsministeriet samtidig ophæver Kontrakten.

Operatøren er pligtig at erstatte Transport- og Bygningsministeriet ethvert tab, som Operatørens misligholdelse har påført ministeriet.

Der henvises i øvrigt til Hovedkontraktens pkt. 7 og 8.

## 22 Fraflytning

Ved Operatørens fraflytning forbliver Bygningerne, disses mur- og nagelfaste tilbehør og installationer af enhver art, herunder tilbehør og installationer på Grunden, Transport- og Bygningsministeriets ejendom. Transport- og Bygningsministeriet betaler ikke særskilt vederlag herfor.

Operatøren er berettiget og forpligtet til at fjerne alt løsøre og inventar samt tekniske installationer bekostet af Operatøren mod at bringe Bygningerne og Grunden tilbage til deres oprindelige stand, medmindre Transport- og Bygningsministeriet skriftligt har frafaldet krav om retablering over for Operatøren.

Bygningerne og Grunden skal inden Operatørens fraflytning istandsættes af Operatøren, således at Bygningerne og Grunden afleveres i samme stand, som de blev overtaget, jf. pkt. 5.

Senest 12 uger før Kontraktens ophør foretager Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet en fælles gennemgang af Bygningerne og Grunden med

henblik på at konstatere, hvilke retablerings- og istandsættelsesarbejder Operatøren skal have udført ved Kontraktens ophør. Operatøren fremsender en tidsplan til Transport- og Bygningsministeriet for arbejdernes udførelse og sender månedligt statusrapporter vedrørende fremdriften heraf.

Senest 14 dage før Kontraktens ophør foretager Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet en fornyet gennemgang af Bygningerne og Grunden med henblik på at konstatere, hvilke retablerings- og istandsættelsesarbejder Operatøren fortsat mangler at gennemføre forud for Kontraktens ophør.

Ved Kontraktens ophør skal Operatøren senest kl. 12.00 på den dag, hvor Bygningerne og Grunden fraflyttes (herefter "Fraflytningstidspunktet"), aflevere Bygningerne og Grunden ryddet og rengjort samt overgive alle nøgler til Bygningerne til Transport- og Bygningsministeriet.

Er Bygningerne og Grunden på Fraflytningstidspunktet ikke i den stand, som Transport- og Bygningsministeriet ifølge vilkårene i Appendikset er berettiget til at forlange, kan Transport- og Bygningsministeriet vælge enten at foranledige Bygningerne og Grunden istandsat for Operatørens regning eller at kræve kontant betaling for de udgifter, der må forventes at medgå til istandsættelsen. Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at kræve betaling fra Operatøren af ydelser i henhold til Appendikset, herunder pkt. 9 og 10, for den periode, som faktisk medgår eller må forventes at medgå til en kontraktmæssig istandsættelse af Bygningerne og Grunden. Kravet er ikke afhængigt af, om Transport- og Bygningsministeriet faktisk gennemfører istandsættelsen. Der henvises i øvrigt til pkt. 8.

## 23 Bilag

Oversigt over bilag til Appendikset:

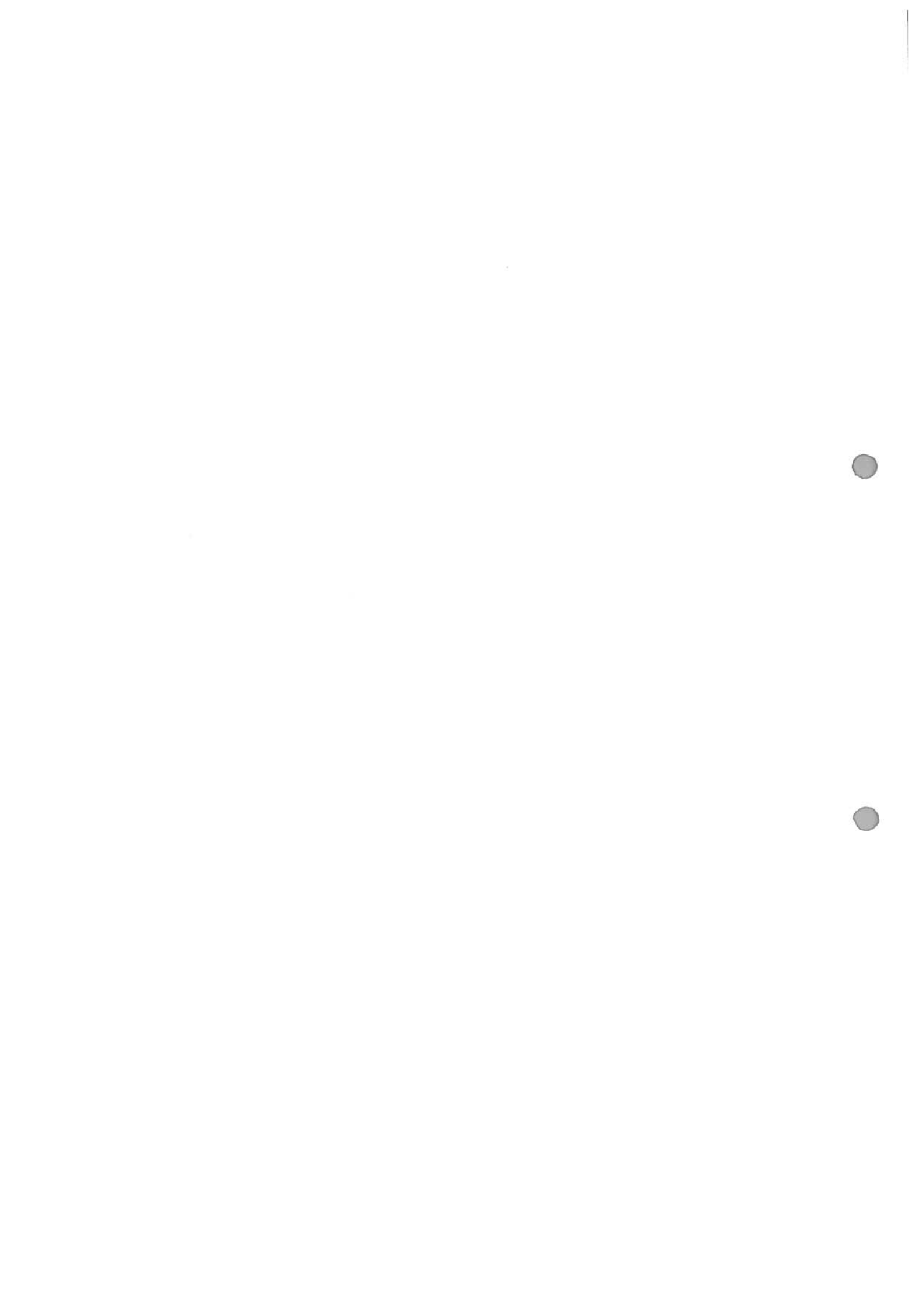
- Bilag I: Tegninger af Bygningernes grundplan
- Bilag II: Tilstandsvurdering fra 2014 og vedligeholdelsesplan 2017-2027 med tilhørende fotos
- Bilag III: Fotodokumentation af Bygningerne
- Bilag IV-V: Energimærkninger

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk



# Grundplan

Appendiks 2 til Ydelsesspecifikation - Bilag I



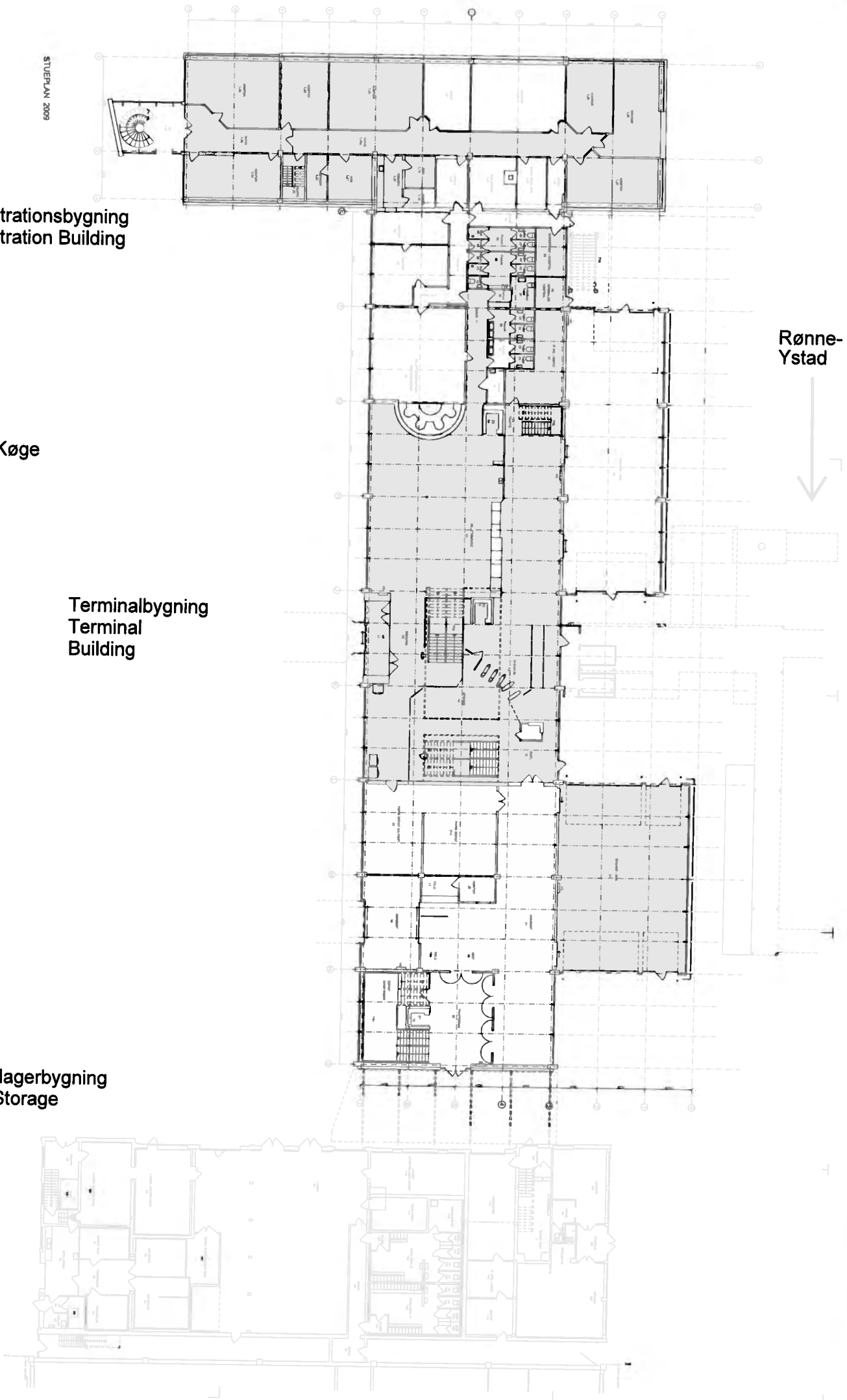
Administrationsbygning  
Administration Building

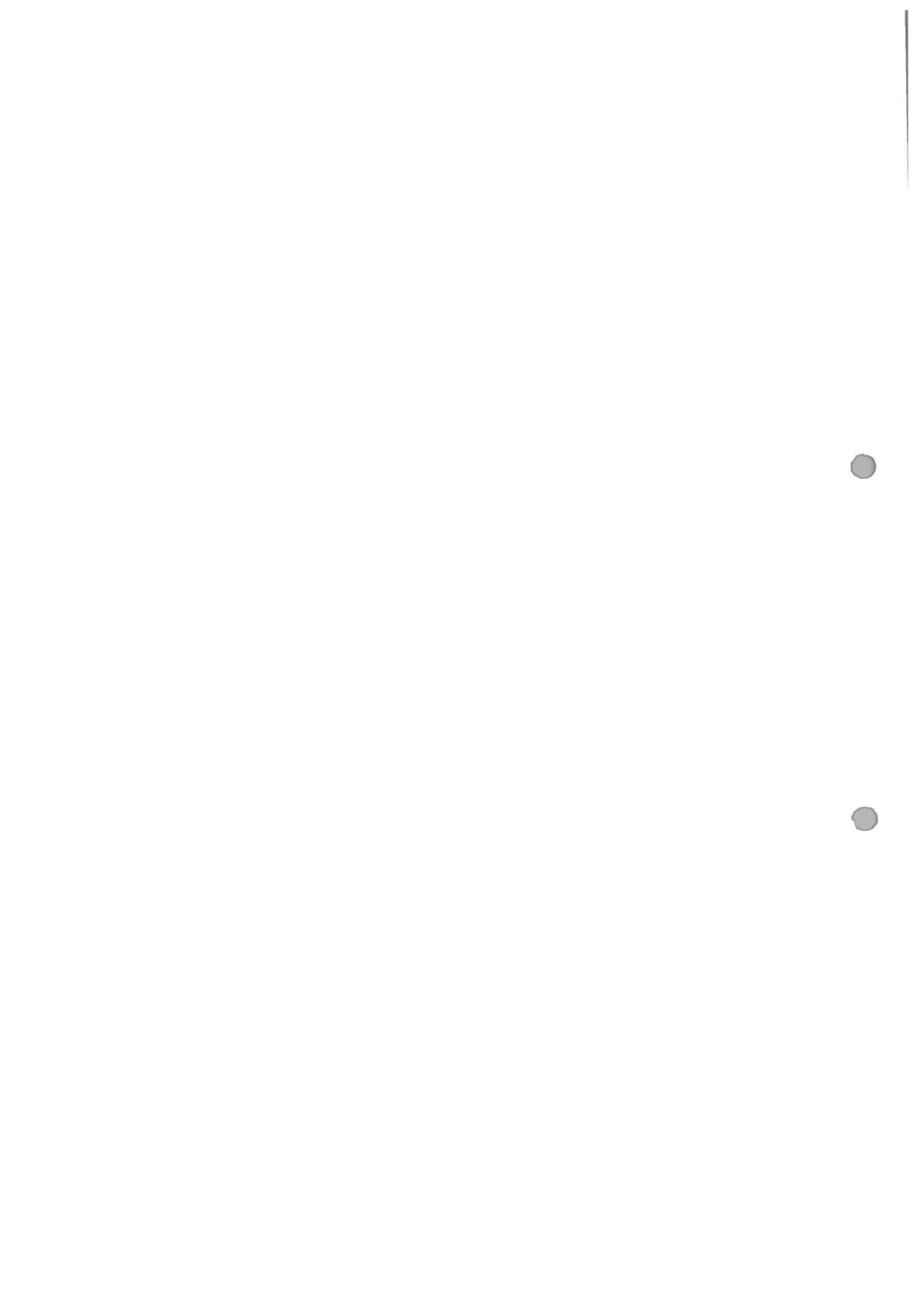
Rønne-  
Ystad

Rønne-Køge

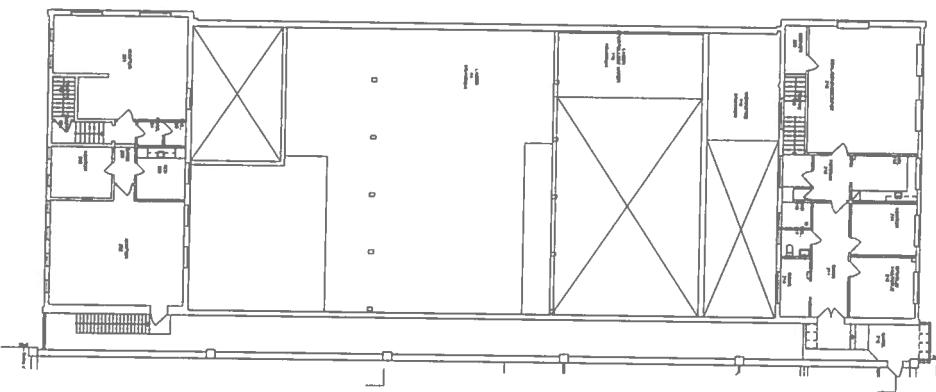
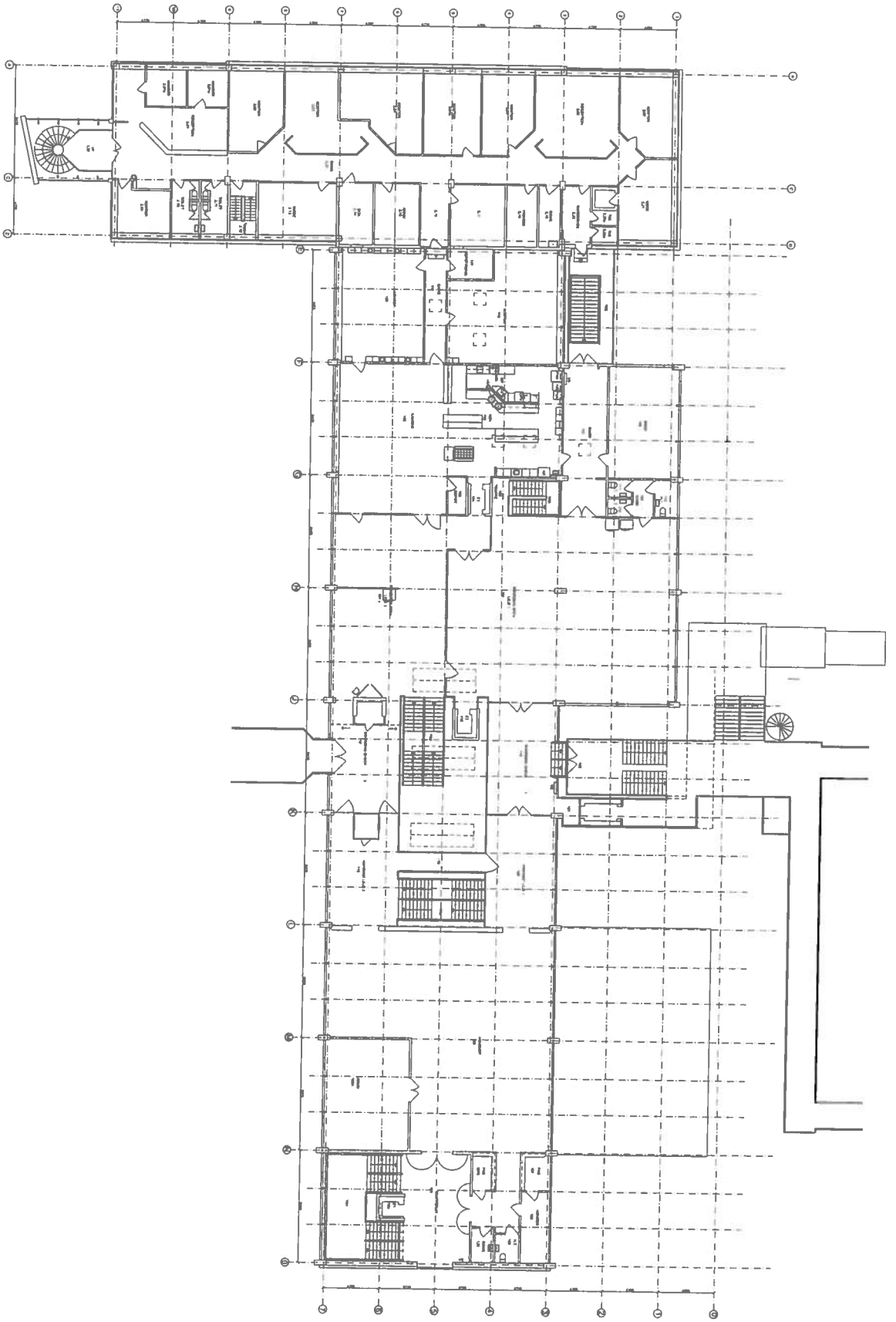
Terminalbygning  
Terminal  
Building

Personale-/lagerbygning  
Personnel/Storage  
Building





1. SALES PLAN



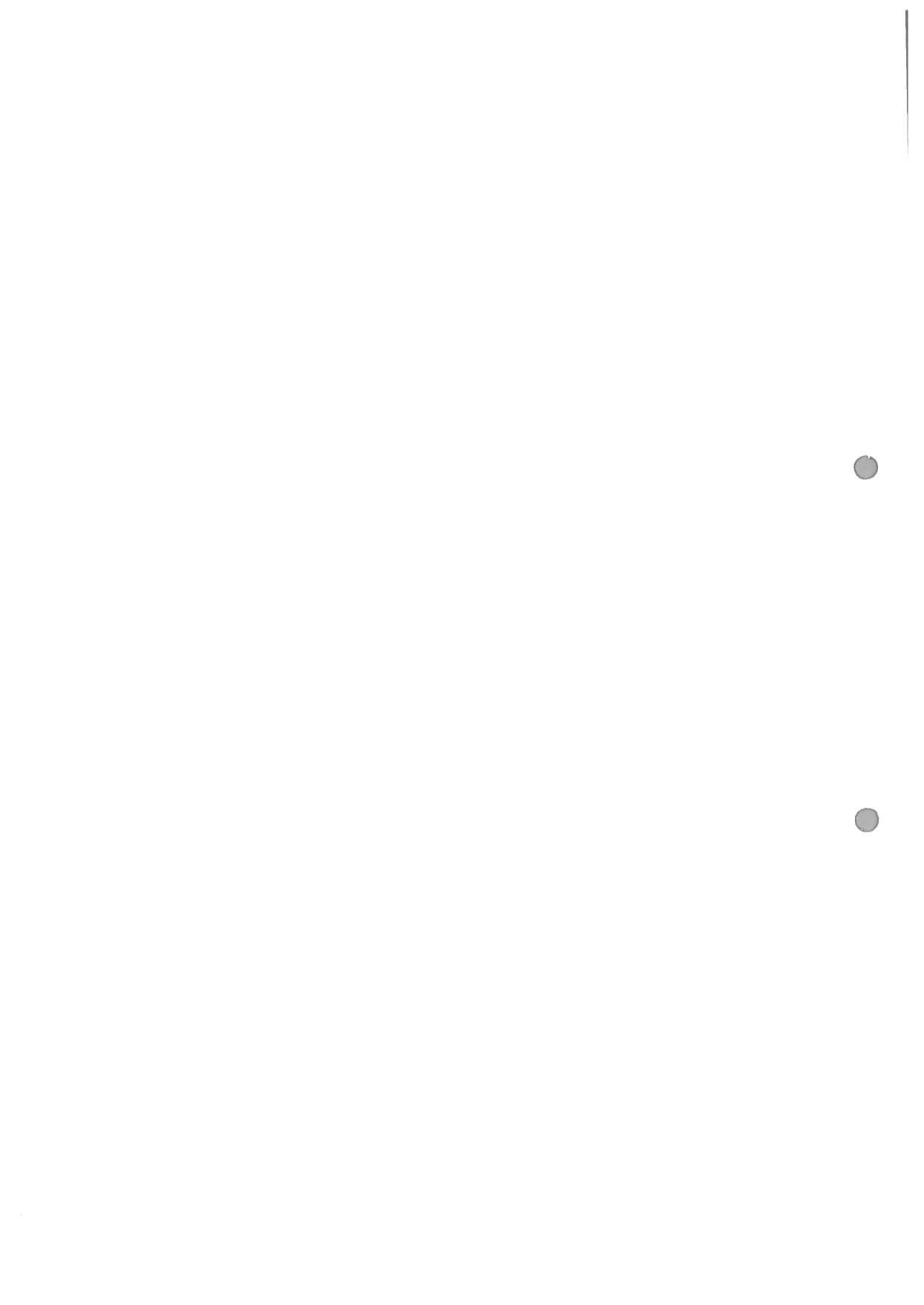
Scale: 1:500  
Date: 10/2008  
Project: SALES PLAN



Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Appendiks 2 til Ydelsesspecifikation - Bilag II







Bornholms Byggerådgivning ApS.

---



## **Tilstandsvurdering 2014 og vedligeholdsplan 2017-2027.**

Dampskibskajen 3-5,  
3700 Rønne.

Udarbejdet af:

**Bornholms Byggerådgivning ApS.**  
v/ Torben Rømer Jørgensen.  
Oktober 2014.

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 2 af 20

## Indholdsfortegnelse:

Indholdsfortegnelse .....	2
Konklusion .....	3
Oversigtskort/luffoto: .....	4
Stamoplysninger og grundlag .....	5
Tilstandsvurdering .....	8
Materialeskema .....	12
Log over udførte bygnings- og vedligeholdelsesarbejder .....	13
Restlevetider .....	14
Fotos .....	15
Vedligeholdelsesplan .....	20
BILAG: FORSLAG til vedligeholdelsesbudget 2017-2027.	

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 3 af 20

## Konklusion:

### Generelle kommentarer:

Det generelle hovedindtryk af ejendommen er, at der er tale om en god og velbygget ejendom i middel vedligeholdsmæssig stand. Som det fremgår af rapporten er der dog en del punkter der bør udbedres.

#### Litra A – Kontor og terminal:

Vedligeholdelsen på hovedkonstruktioner er generelt god.

Der er en del skader på ydervægge/porte i bagageterminaler.

Dele af taget på afgangsterminal har begyndende udslidningstegn.

Betonskader på kontorets betonelementer er under udbedring i separat projekt.

Overflader på gulve og vægge fremstår i visse meget befærdede områder slidte, men dog intakte.

Kunde- og personaletoiletter fremstår med mange revner i vægge/gulve, som bør udbedres.

Dele af terrændæk særligt i nordlig ende af terminal har sætnings/hævningsskader som følge af forskydninger i mole/forkastning. Dele af disse skader er ikke fuldt udbedret og kan udvikles yderligere.

Vedligeholdelsen på installationer er overordnet god, hvilket særligt skyldes, at der er i de seneste år er investeret større beløb, herunder ny CTS styret belysning og opvarmning, nyt ventilationsanlæg mv. Større dele af vandrør trænger meget til udskiftning jf. nuværende lejer.

#### Litra B – Service og lagerbygning:

Vedligeholdelsen på hovedkonstruktioner er generelt middel.

Murede ydervægge har en del revner, særligt over/ved vinduer/døre. Revner skønnes generelt ikke i ro.

Store dele af paptaget bør udskiftes indenfor en overskuelig årrække.

Overflader på gulve og vægge fremstår i visse meget befærdede områder slidte, men dog intakte.

Personaletoilet/bad på 1. sal fremstår med revner i vægge/gulve. Rum trænger til renovering.

Personalefaciliteter i stueplan er relativt nyetablerede og i fin stand.

Vedligeholdelsen på installationer er overordnet middel.

Større dele af vandrør trænger meget til udskiftning jf. nuværende lejer.

#### Litra E – overdækning:

Bygning er af nyere dato og fremstår som bygget uden skader.

### Fremtidigt vedligeholdsbehov opdelt i kategorier:

Der kunne ikke konstateres nogen bygningskader af akut karakter.  
Indgår i kategori (A) Akut.

I de nærmeste år må der primært påregnes vedligeholdelsearbejder på ydervægge, trædøre og -vinduer samt udvendige trapper og overflader, herunder oprettende vedligehold i fbm. nævnte skader på klimaskærm. Det oprettende vedligehold er indlagt i startåret 2017.  
Indgår i kategori (V) Vedligehold.

Der er ikke forslag forslag til forbedringer, da dette er afhængigt af ejer- og lejerønsker  
Indgår i kategori (F) Forbedring.

Der er ikke pt. kendte lovgivningskrav som kan kræve bygningsmæssig investering.  
Indgår i kategori (L) Lovkrav.

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

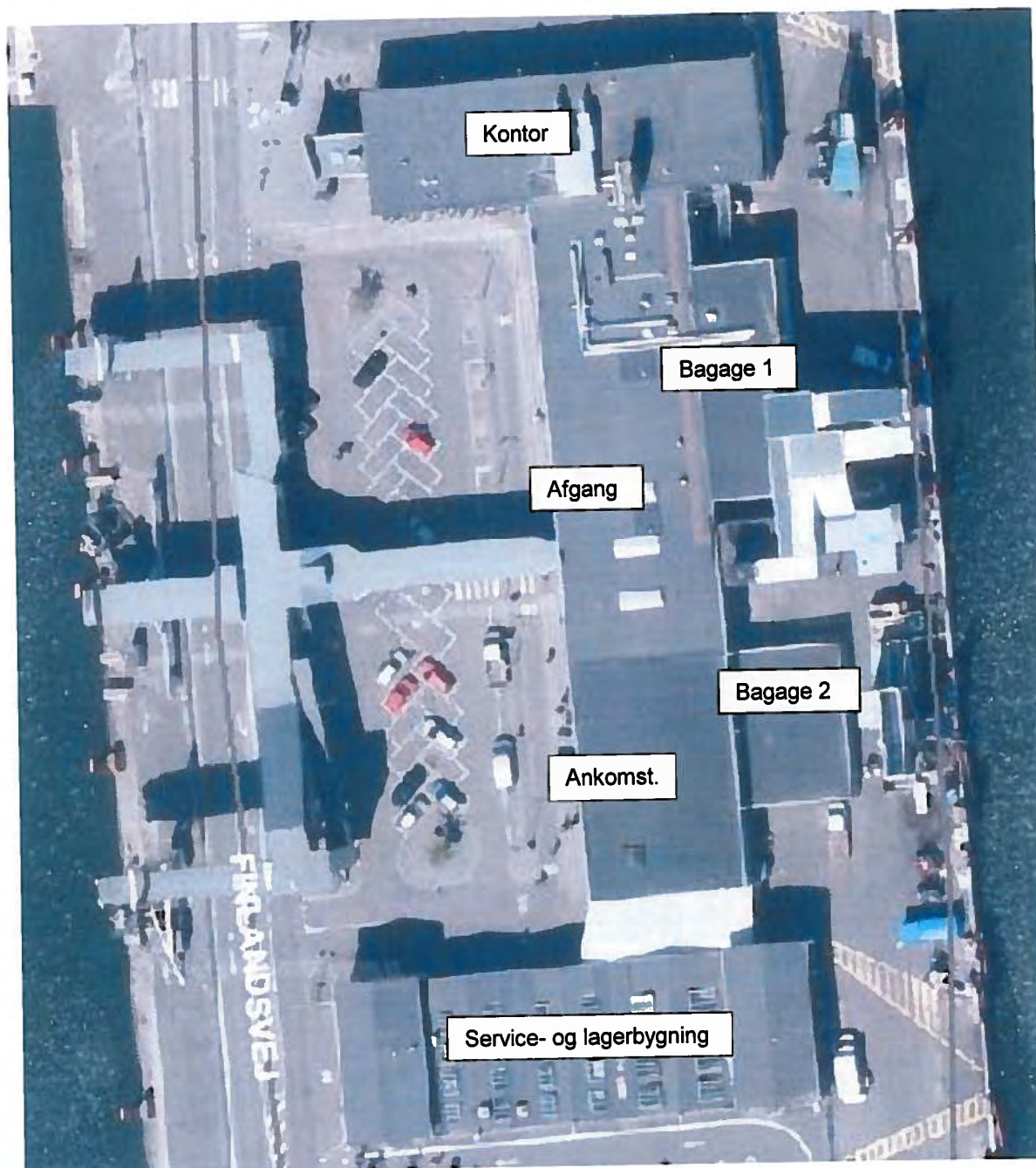
Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 4 af 20

## Oversigtskort/luffoto:



Luffoto.

Ikke i målforhold.

Kilde: BRK geografiske kort.

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 5 af 20

## Stamoplysninger og grundlag:

Ejendommen:	Dampskibskajen 3-5. Matr. nr.: 1805 Rønne bygrunde Ejendomsnummer: 177449.
-------------	--

Rekvirent og ejer:	Trafikministeriet v/ Line Klitsø.
--------------------	-----------------------------------

Rapportens formål:	Byggeteknisk gennemgang af ejendommen, resulterende i en aktuell tilstandsvurdering (2014) og oplæg til 10 årig vedligeholdsplan i perioden 2017-2027. Rapporten skal indgå som del af grundlag for de bydende ved udbud af sejlads.
--------------------	--

Aftalt omfang / ansvar:	<p>Rapporten omfatter primære bygningers klimaskærme, hovedkonstruktioner, sekundære konstruktioner og overflader samt tilgængelige installationer.</p> <p>Rapporten omfatter kun bygninger og dermed IKKE maritime installationer eller andre havnerelaterede anlæg såsom broer, ramper, elevatorer eller lignende.</p> <p>Dagligt løbende vedligehold, rengøring og service etc. er ikke omfattet.</p> <p>På grund af den lange tidshorisont, tages der forbehold for ændring og forhold der er opstået efter bygningsgennemgangen er udført samt særlige brugerønsker.</p> <p>Bornholms Byggerådgivning kan ikke gøres ansvarlig for rekvirentens egen brug og tolkning af rapportens indhold.</p> <p>Rapportens formål er at give et vejledende billede af ejendommen og ikke alle forhold kan påregnes at være beskrevet fyldestgørende i enhver henseende. Yderligere uddybning og helt konkret rådgivning må rekvireres separat.</p>
-------------------------	---

Bygningsoversigt:	<b>Bygningsnr:</b>	1	2	3	4	5
	<b>Litra:</b>	A	B	C	D	E
	<b>Opført år:</b>	1966	1956	1998	1998	2014
	<b>Ombygget år:</b>	1991	1999			
	<b>Bebygget:</b>	2237	875	60	48	123
	<b>Kælder:</b>	-	-	-	-	-
	<b>Stueetage:</b>	2237	875	-	-	-
	<b>Øvr. etager:</b>	2212	293	-	-	-
	<b>Tagetage:</b>	-	-	-	-	-
	<b>Samlet areal:</b>	4449	1168	60	48	123
BBR-kommentarer:	<p>Der er indhentet bygningsoversigt fra BBR-registret via <a href="http://www.ois.dk">www.ois.dk</a>. Der er ikke foretaget kontrolmåling og verificering af arealer, men der er tydeligvis <b>IKKE</b> overensstemmelse mellem aktuelle forhold og gældende BBR. Det anbefales derfor at få udført en opdatering af BBR.</p> <p>Lejer oplyser, at der løbende er foretaget indvendige bygningsændringer uden byggetilladelse. De forelagte bygningstegninger er derfor kun vejledende.</p>					

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014 BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV Init.: TRJ Side 6 af 20

Byggearbejdernes omfang er ikke kortlagt ved bygningsgennemgang.  
Bygningsejer anbefales derfor at få lovliggjort forholdene og få rettet BBR.

Beskrivelse, ejendom: Traditionel kontorejendom med lagerfaciliteter.  
Primær anvendelse: Administration og lager.

Omfang: Følgende bygninger blev besigtiget og er fuldt beskrevet i rapporten:  
- Litra ABE.  
- Litra CD er sekundære enheder og ikke besigtiget. Den ene er nedrevet.

Afgrænsning: Besigtigelsen og rapporten kan ikke forventes at omhandle:  
- Kosmetiske skader.  
- Skader der naturligt vil opstå / er opstået ved almindelig benyttelse.  
- Bagatelagte skader.  
- Manglende vedligeholdelse.  
- Inventar, herunder disses funktion.  
- Funktion af hvidevarer, maskiner, pumper, elevatorer, elektriske døre m.m.  
- Funktion af el- vand- varme- ventilation- gas- og afløbsinstallationer.  
- Forsyningsituation (Vand, kloak, el, varme m.m.)  
- Lokalisering af evt. asbest, pcb, bly eller anden forurening.  
- Forhold i relation til myndigheder (F.eks. fødevarekontrol, arbejdstilsyn, plan- og bygningsmyndigheder, miljømyndigheder oa.)

Besigtigelsesdato: Medio/ultimo oktober 2014.

Deltagere: TRJ.

Tilgængelighed: Tæpper og gulve under tæpper/banevarer er ikke omfattet af synet.  
Møbler og inventar flyttes ikke ved den byggetekniske gennemgang, og underliggende konstruktioner og materialer er derfor at betragte som skjulte.  
Tagrum i drifts- og lagerbygning er ikke beset pga. ringe adgangsforhold.  
Boilerrum i kontorbygning ej beset pga. manglende adgang.  
Markering af enkelte bygningsdele (materialer) er foretaget efter skøn.

Bilag: Følgende bilag blev fremlagt ved besigtigelsen:  
- BBR-meddelelse, udskrift pr. 02.10.2014.  
- Tegninger: Diverse oprindelige plantegninger, facader og snit.  
- Tidligere tilstandsrapport: Ingen.  
- Energimærke: 200021926 og 200021927 af 07-10-2009. Ny er under udførelse.  
- Forsikringsoplysninger: Ingen.

Energiforbrug: Hvad angår isolering, tæthed og forbrug af el, vand og varme henvises til ejendommens Energimærke.

Generelt vedr. tilstandsvurdering: Den byggetekniske gennemgang angiver resultatet af stikprøver og angiver derfor ikke nødvendigvis, at den anførte situation er generel.  
  
Det forudsættes, at bygningerne er opført / ombygget efter gældende bestemmelser på de aktuelle tidspunkter, eller at der er opnået de nødvendige dispensationer.

Besigtigelsen omfatter ikke vurdering i forhold til lovgivning, offentlige myndigheder, herunder vurdering af brandsikring, idet ansvaret overfor myndighederne, herunder rigtigheden i BBR-meddelelse til enhver tid påhviler ejeren.  
Slidtage som en naturlig følge af brug, i den aktuelle periode, påtales ikke.  
Under kolonnen "Registrering af fejl, mangler, skader og tegn på skader" anføres

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 7 af 20

	<p>forhold, der rent fysisk er ringere end det må forventes, og giver anledning til påtale, set i forhold til den aktuelle bygnings alder, stand, stil, benyttelse og beliggenhed.</p> <p>Bygningens konstruktioner, installationer og bygningsdele vurderes i forhold til husets alder, stand og stil, herunder skal restlevetider og fremtidige behov for vedligeholdelse og reovering, vurderes i forhold til bygningens alder, tilstand og nuværende vedligeholdelsesstand.</p> <p>Eftersynets omfang og metode svarer til eftersyn foretaget i henhold til "Lov om forbrugerbeskyttelse ved erhvervelse af fast ejendom", og synet omfatter alene hovedkonstruktioner og primære bygningsdele samt synlige installationer. Bagatelagte forhold kan ikke forventes medtaget.</p> <p>Besigtigelsen tager udgangspunkt i de aktuelle forhold på tidspunktet for synet. Ved ændring i påvirkning, som f.eks. temperatur og fugtighed, såvel inde som ude, kan hidtil ukendte problemer opstå.</p> <p>Der kan forekomme fejl i temoreruder som ikke fremgår af rapporten, Fejlfinding vil kræve videregående undersøgelser, der ligger uden for omfanget af nærværende rapport.</p> <p>Installationer og indretninger udenfor selve bygningen er ikke omfattet. Synet var visuelt, og der blev ikke på nogen måde foretaget indgreb i bygningens konstruktioner, hvorfor der tages forbehold for skjulte fejl, mangler og skader. Hvidevarer og øvrige tekniske installationer blev ikke afprøvet, og er ikke omfattet af eftersynet.</p> <p>Elinstallationer er eftersat visuelt. Der er ikke adskilt installationsdele. Eftersyn af elinstallationer kan ikke ligestilles med Eleftersyn jf. huseftersynsordningen.</p> <p>Bygningsdele beliggende over 3,5m over terræn er normalt kun besigtiget på afstand fra stige/kikkert. Der kan derfor disse steder være oversete skader.</p>
--	--

Tilstandsgrad:	<p>Bygningsdelenes tilstand vurderes efter følgende tilstandsgrader (TG) opdelt i 4 grader:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tilstandsgrad T0 Bygningsdelen er som ny og som bygget - funktion som beskrevet/ønsket.</li><li>• Tilstandsgrad T1: Bygningsdelen er intakt men med begyndende slid og synlige skader (kun kosmetiske skader) - funktion som beskrevet/ønsket.</li><li>• Tilstandsgrad T2: Bygningsdelen er begyndt at forfalde med enkelte defekte komponenter - funktionen er nedsat – begyndende risiko for følgeskader</li><li>• Tilstandsgrad T3: Bygningsdele er nedbrudt og skal udskiftes - funktionen er ophørt – fare/risiko for følgeskade.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen bemærkninger: IB</li><li>• Ingen relevans: IR.</li></ul> <p>Angives hvis der ikke er bemærkninger eller hvis manglende relevans.</p>
----------------	---

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014 BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV Init.: TRJ Side 8 af 20

## Tilstandsvurdering:

### Litra A: Kontor / terminal:

Pos.	Registrering af fejl, mangler, skader og tegn på skader:	Noter og bemærkninger til materialer, konstruktioner og skader:	Tilstandsgrad: Første aktivitetsår.
<b>1. Tagkonstruktion/-belægning/-kviste/-udhæng/-tagrende/-tagdækning/-inddækning/skorsten:</b>			
1.1	Kontor/Afgang: Skotrender har flere steder bagfald og fritstående vand.	Fald bør rettes op. Utætheder er ikke konstateret.	T3 2021
1.2	Afgang: Tagpap er slidt og med en del overflade-revner.	Der kan ikke konstateres utætheder. Taget bør fornyes indenfor overskuelig årrække.	T2 2021
1.3	Kontor/Afgang: Opbygget tag og ventilationshus har udtjent tagpap. Riste er rustne.	Tagpap bør udskiftes.	T2 2017
<b>2. Ydervægge, altaner:</b>			
2.1	Kontor: Frilagte betonelementer har en del betonskader pga. rusten armering. Ved overgang til terminal revner/afskalling mod øst og vest.	Særskilt rep.-projekt er iværksat.	T2 2015
2.2	Kontor: Elementfuger er generelt nedslidte.	Antages at indgå i igangv. projekt.	T2 2015
2.3	Kontor: Betonelementer ved vindfang er mosbelagte.	Bør afrenses og overfladebehandles.	T1 2017
2.4	Terminal: Betonvæg har mindre påkørselsskade mod syd. Søjle har afskalling mod øst.	Primært af visuel betydning.	T1 2017
2.5	Terminal: Enkelte betonsøjler har mindre svindrevner.	Kosmetisk skade.	T0 -
2.6	Bagage 1&2: Stålsandwichvægge og portkarne mv. har en del påkørselsskader og buler.		T2 2017
<b>3. Vinduer og døre:</b>			
3.1	Kontor: Trædør mod sydøst er med udtørringsrevner.	Eneste trædør. Bør evt. udskiftes til aluminium.	T1 2021
3.2	Kontor: Vinduesparti i vindfang har stedvist nedbrydning i trækarme.	Eneste trævinduer. Bør evt. udskiftes til aluminium.	T2 2021
3.3	Terminal: Vindue ved paskontor mod øst har påkørselsskader.		T2 2017
<b>4. Fundament/sokler/udvendige trapper/kloak:</b>			
4.1	Kontor: Afskallet sokkelpuds i østre ende.		T2 2017
<b>5. Kældre/krybekældre/terrændæk:</b>			
5.1	Terminal nord: Terrændæk har enkelte områder med hævnings.	Skyldes forskydninger i molefyld / forkastning. Er delvist søgt udbedret.	T3 -



## Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014	BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV	Init.: TRJ	Side 9 af 20
-----------------	----------------------------------	------------	--------------

Pos.	Registrering af fejl, mangler, skader og tegn på skader:	Noter og bemærkninger til materialer, konstruktioner og skader:	Tilstandsgrad: Første aktivitetsår.
	Ses særligt ved gang/printerrum.	Skade kan være under udvikling og give flere følgeskader på vådrum.	
<b>6. Vådrum (badeværelse, toilet og bryggers):</b>			
6.1	Terminal: Der er en del revner i letvægge i/omkring bad- og toiletkerne.	Skyldes antageligt. Hævnin-ger/sætninger nævnt under pkt. 7.1.	T2 -
6.2	Terminal: Der er en del revnede vægfliser og gulvklinker i kunde-wc, personaletolietter, omklædning og bad.	Fugtbelastninger er begrænset. Risiko for følgeskader skønnes lille. Lokal udbedring anbefales.	T2 2017
<b>7. Gulvkonstruktion og gulve:</b>			
7.1	Terminal: Gummigulve er stedvist afblegede/misfarvede. Enkelte fliser er slidte og med manglende vedhæftning.		T1 -
<b>8. Indervægge/skillevægge:</b>			
8.1	Ingen bemærkninger.	IR	IB
<b>9. Lofter/etageadskillelser:</b>			
9.1	Terminal: Etageadskillelse af trækonstruktion knirker og er stedvist fjedrende.	Gulve vurderes at have almindelig brugsværdi.	T0 -
<b>10. Trapper:</b>			
10.1	Terminal: Malerbehandling fremstår slidt i områder.		T1 -
<b>11. VVS-installationer:</b>			
11.1	Kontor/terminal: Vandinstallation er nedslidt jf. bruger. Der ses stedvist tærede rør og rør af forskellige metaller i vådrum.	Bør udskiftes generelt, så der ikke sker galvanisk tæring.	T3 2017
<b>12. EL-installationer:</b>			
12.1	Ingen bemærkninger.	IR	IB

### Litra B: Service- og lagerbygning:

Pos.	Registrering af fejl, mangler, skader og tegn på skader:	Noter og bemærkninger til materialer, konstruktioner og skader:	Tilstandsgrad: Første aktivitetsår.

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014 BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV Init.: TRJ Side 10 af 20

Pos.	Registrering af fejl, mangler, skader og tegn på skader:	Noter og bemærkninger til materialer, konstruktioner og skader:	Tilstandsgrad: Første aktivitetsår.
<b>1. Tagkonstruktion/-belægning/-kviste/-udhæng/-tagrende/-tagdækning/-inddækning/skorsten:</b>			
1.1	Tagpap er nedslidt i større områder. Der er utæthed ved nordgavl. Tagpap i skotrender er delvis udskiftet.	Der må påregnes fuld fornyelse af overpap.	T3 2017
1.2	Ovenlyskarme er stedvist rustne.	Kosmetisk skade.	T1 2017
<b>2. Ydervægge:</b>			
2.1	Tegloverligger ved flere vinduer og dør mod nord har revner.	Murværk er bærende og bør repareret.	T3 2017
2.2	Ydervægge har generelt ældre sætningsrevner flere steder. Ses repareret.	Løbende vedligehold må påregnes efter behov.	T2
2.3	Tyndpudsede overflader er forvitrede mange steder.	Der er filtset på saltholdigt murværk. Løbende vedligehold må påregnes.	T1
2.4	Træfacade under vinduer mod nord er nedbrudt/påkørt.	Bør udskiftes.	T2 2017
2.5	Træfacader er udtørrede.		T1 2017
<b>3. Vinduer og døre:</b>			
3.1	Træyderdøre og -karme fremstår slidte i overfladebehandlingen, særligt mod nord og vest.	Bør snarest vedligeholdes.	T1 2017
3.2	Enkelte ruder i sydgavl er revnet.		T2
<b>4. Fundament/sokler/udvendige trapper/kloak:</b>			
4.1	Afskallet sokkelpuds mod nord og øst..		T2 2017
<b>5. Kældre/krybekældre/terrændæk:</b>			
5.1	Der ses mindre fugtopstigning i kældervægge. Der er stedvis afskallet overflade.	Dette er normalt for ældre bygninger og må accepteres.	IB -
<b>6. Vådrum (badeværelse, toilet og bryggers):</b>			
6.1	Østfløj, 1. sal: Der er en del revner i vægge i bad/toiletrum. Mange fiiser har skader/huller.	Rummene trænger generelt til hovedrenovering.	T2 2017
<b>7. Gulvkonstruktion og gulve:</b>			
7.1	Vestfløj: Malede gulve i køl/frost er slidte og stedvist afskallede.	NB: Evt. veterinærkrav?	T2 2017

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 11 af 20

Pos.	Registrering af fejl, mangler, skader og tegn på skader:	Noter og bemærkninger til materialer, konstruktioner og skader:	Tilstandsgrad: Første aktivitetsår.
7.2	Østfløj: Klinker på gulv er stedvist knækkede.		T2 2017
7.3	Der er revner i gulve i lagerrum.		T1
<b>8. Indervægge/skillevægge:</b>			
8.1	Bagvægge af gasbeton i lagerrum er stedvist revnede.		T2 2017
<b>9. Lofter/etageadskillelser:</b>			
9.1	Østfløj, 1. sal: Nædhængte lofter i kontorer mv. er stedvist slidte og generelt misfarvede.	Af ældre dato.	T1
<b>10. Trapper:</b>			
10.1	Udvendig trappe på gavl har en del rust.		T1
10.2	Vestfløj: Trappebelægning er slidt.		T1
<b>11. VVS-installationer:</b>			
11.1	Vandinstallation er nedslidt jf. bruger.	Bør udskiftes.	T3 2017
<b>12. EL-installationer:</b>			
12.1	Ingen bemærkninger.	IR	IB

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014 | BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV | Init.: TRJ | Side 12 af 20

## Materialeskema:

<b>1.0 Tagkonstruktion:</b>	A	B			
Sadeltag		X			
Ensidigt fald	X				
Buildt-up	X				
Bjælkespær		X			
Andet: Betonrammer m. åse		X			
<b>Taghældning:</b>					
1-15 grader	X				
15-35 grader		X			
<b>Tagbelægning:</b>					
Tagpap/folie	X	X			
<b>Skorsten:</b>					
Ingen.	X	X			
<b>2.0 Ydervægge:</b>					
Hulmur		X			
Massiv murværk		X			
Træydervæg		X			
Sandwichelement beton/stål	X				
<b>Formur:</b>					
Tegl/kalksandsten		X			
Træbeklædning		X			
Stålpude	X				
Beton	X				
<b>Bagmur:</b>					
Tegl/kalksandsten		X			
Letbeton		X			
Pladebeklædning	X				
Beton	X				
<b>3.0 Vinduer og døre:</b>					
Træ	X	X			
Metal	X	X			
<b>4.0 Fundamenter/sokler:</b>					
Beton	X	X			
Punktfundament	X	X			

<b>5.0 Kælder/kryberum/terr.-dæk:</b>	A	B			
Terrændæk	X	X			
Kælder		X			
Støbt i beton	X				
<b>6.0 Bad, toilet og bryggers:</b>					
Vægkonstruktion, uorganisk	X	X			
Gulvkonstruktion, uorganisk	X	X			
<b>7.0 Gulvkonstruktion:</b>					
Gulv på strøer eller bjælker		X			
Trægulv på beton	X				
Væg-til-væg tæppe/belægning	X	X			
Betonsten	X				
Klinkegulv på beton	X	X			
Betonslidlag		X			
Gummigulve	X				
Malet beton / Epoxy		X			
<b>8.0 Indervægge/skillevægge:</b>					
Murværk		X	X		
Lette vægge		X	X		
Letbeton		X	X		
Glasskillevægge:		X			
<b>9.0 Lofter:</b>					
Systemlofter, nedhængte		X	X		
<b>10.0 Trapper:</b>					
Stål / beton		X	X		
Elevator		X			
<b>11.0 VVS-installationer:</b>					
Fjernvarme / centralvarmeanlæg		X	X		
<b>12: Elinstallationer:</b>					
Der er 400 V+ Fejlstrømsrelæ af typen: HFI/HPFI.		X	X		

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 13 af 20

## Log over udførte bygnings- og vedligeholdelsesarbejder:

Historisk oversigt over løbende udførte vedligeholdelsesarbejder i nyere tid.

Dato:	Aktivitet:	Udført af:
1963	Bygning af administrationsbygning (og daværende ekspeditionskontor)	Knudsen og Sørensen – Rådgivende Ingeniørfirma
1989-1991	Indretning af ankomst- og afgangsområder i eksisterende pakhushus.	CBD Arkitekter ApS Povl Larsen Rønne A/S
1993	Ombygning af administrationsbygning og oprettelse af Service Center i terminalbygning.	CBD Arkitekter ApS Povl Larsen Rønne A/S Christian Bjørns Tegnesteue
1993	Bygning af trappetårn mod vest	CBD Arkitekter ApS - Blå Streg ApS.
1997	Ombygning af passager-terminal	Steenberg ApS
1999-2000	Udvendig restaurering af kontorbygning Finlandsvej 5	
1999-2000	Etablering af baderumsfaciliteter m.v. i servicebygning	
2000	Udvidelse og ombygning af terminal i forbindelse med ny hurtigfærge.	Steenberg ApS
2007	Udskiftning af vestvendt glasfacade mod parkeringsplads	Freja Ejendomme
2013	Nedrivning af pakhushus mod syd – Frilægning af servicebygningens facade mod syd.	Maskingaarden m. fl.
2014	Udskiftning af HVAC anlæg, samt implementering af Green Building System	SIEMENS og Axel Sørensen
2014	Bygning af overdækning mellem terminalbygning og servicebygning	HJB

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014 BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV Init.: TRJ Side 14 af 20

## Restlevetider:

Levetider er forudsat at der udføres korrekt løbende vedligehold.  
Tabellen er kun vejledende, da der kan være store variationer pga. lokale udskiftninger.  
Da der er varierende bygge- og ombygningsår er der angivet korteste skønnede restlevetid.  
Levetider for tage er baseret på Huseftersynsordningens levetider.

Litra A:	Middellevetid:	Restlevetid 2014:	Bemærkninger:
Kælder/sokkel	100 år	> 20 år	
Ydervæg, tung	100 år	> 20 år	Fuger har kortere levetid.
Ydervæg, let	50 år	> 20 år	
Paptagdækning	30 år	5-10 år	Ca. 1993 og 1999
Tagrender/inddækning	30 år	5-10 år	Do.
Vinduer/døre, metal	50 år	> 20 år	
Vinduer/døre, træ	30 år	5-10 år	
Indervægge	60 år	> 20 år	
Inderdøre	40 år	> 20 år	
Lofter	30 år	5-10 år	
Trægulve	40 år	> 20 år	
Gummigulve, vinyl	30 år	> 15 år	Nyt 1997
Gulvtæpper	15 år	0-5 år	2000
Inventar, skabe	20 år	> 10 år	
Bad/toilet	30 år	> 20 år	
Varmeanlæg	50 år	> 20 år	
Elanlæg	50 år	> 20 år	
VVS-anlæg	40 år	5-10 år	
Ventilation	20 år	> 20 år	
Afløbssystem	70 år	> 20 år	

Litra B:	Middellevetid:	Restlevetid 2014:	Bemærkninger:
Kælder/sokkel	100 år	> 20 år	
Ydervæg, tung	100 år	> 20 år	Fuger har kortere levetid.
Ydervæg, let	50 år	> 20 år	
Paptagdækning	30 år	0-5 år	Delvist ca. 1999
Tagrender/inddækning	30 år	0-5 år	Do.
Vinduer/døre, metal	50 år	> 10 år	
Vinduer/døre, træ	30 år	5-10 år	Flere er nye mod syd.
Indervægge	60 år	> 20 år	
Inderdøre	40 år	> 10 år	
Lofter	30 år	5-10 år	
Trægulve	40 år	> 10 år	
Gummigulve, vinyl	30 år	5-10 år	
Gulvtæpper	15 år	0-5 år	Trapper trænger til fornyelse.
Inventar, skabe	20 år	> 10 år	
Bad/toilet	30 år	0-10 år	Meget varierende stand
Varmeanlæg	50 år	> 20 år	
Elanlæg	50 år	> 20 år	
VVS-anlæg	40 år	5-10 år	
Ventilation	20 år	> 10 år	
Afløbssystem	70 år	> 20 år	

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 15 af 20

## Fotos:



Foto 1: Vandrender med lunke/bagfald.



Foto 4: Ventilatorhus, nedslidt pap



Foto 2: Lunke på taget.



Foto 5: Tagpap med revner/krakelering



Foto 3: Opbygget tag er nedslidt.



Foto 6: Vandrender med stort bagfald.

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 16 af 20



Foto 7: Revne i gavl og tegloverligger.



Foto 10: Begroet facade, rustne riste



Foto 8: Nedslidt tagpap.



Foto 11: Dør, undervedligeholdt



Foto 9: Defekt tagpap ved udhæng.



Foto 12: Defekte facadefuger.



# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 17 af 20



Foto 13: Revnet facade. Afskallet sokkel.



Foto 16: Revnet murværk, alle teglbjælker i gavl.



Foto 14: Rusten facadearming m. afskalninger.



Foto 17: Forvitret tyndpuds. Nedbrudt trædør.



Foto 15: Nedbrydning i karme, vindfang.



Foto 18: Sætningsrevner.

## Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 18 af 20



Foto 19: Defekt træbeklædning, mgl. vedligehold.



Foto 22: Påkørselsskadede ydervægge.



Foto 20: Skadet alu-parti, paskontor.



Foto 23: Misfarvede lofter.



Foto 21: Påkørselsskadede portkarme.



Foto 24: Vådtrum med revnede vægge.

# Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato 07.11.2014

BB-arkiv: Dampskibskajen 3-5, DV

Init.: TRJ

Side 19 af 20



Foto 25: Afskallet epoxygulv ved kølerum



Foto 28: Revner i gulv & vægge. Velfærdsrum.



Foto 26: Afbleget gummigulv, dog intakt.



Foto 29: Hævet terrændæk. Gang v. printerrum.



Foto 27: Tæret rør, revnede fliser & klinker.

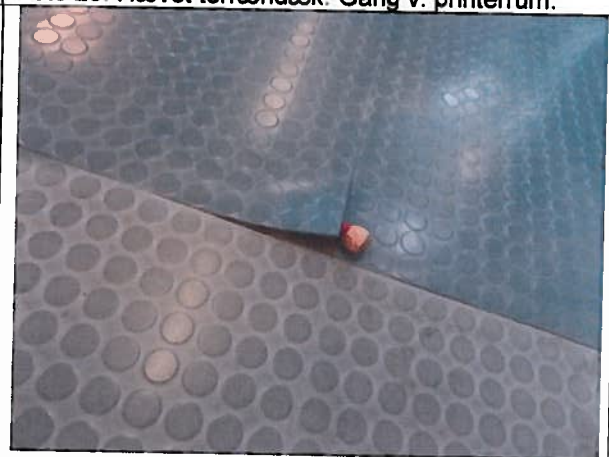


Foto 30: Løsnede fliser.

# Tilstandsvurdering og vedligeholdsplan

Dampskibskajen 3-5, Rønne.

Dato	07.11.2014	BB-arkiv:	Dampskibskajen 3-5, DV	Init.:	TRJ	Side	20 af 20
------	------------	-----------	------------------------	--------	-----	------	----------

## Vedligeholdelsesplan:

Skemaet angiver det sædvanligt forekommende løbende vedligeholdelsesbehov ud fra den øjeblikkelige tilstandsgrad.  
Almindelig daglig vedligehold, f. eks. renholdelse, gartnerarbejde, rydning, service mv indgår ikke i planen.

### Vedligeholdsarbejder er delt op i følgende 4 kategorier:

- (A) Akut: Arbejder som bør iværksættes straks for at undgå skader og udbredelse heraf.
- (V) Vedligehold: Arbejde der skal udføres løbende for at holde ejendommen i vedligeholdt stand
- (F) Forbedringer: Arbejder, der kan udføres for at forbedre ejendommen eller brugen af ejendommen.
- (L) Lovkrav: Arbejder, der skal udføres i henhold til gældende eller kommende kendte lovkrav.

### Priser:

Budgettal er primært lagt an på genopretning af skader og lign. til et normalt vedligeholdsniveau. Disse priser er sædvanligvis lagt i første budgetår.  
Hvor intet andet er angivet, er de skønnede priser for en lokal reparation, der genopretter bygningsdelen, så den forventede normale restlevetid kan opretholdes ved almindelig vedligeholdelse.

For øvrige budgetår fremgår der af skemaet FORSLAG til disponering og rådighedsbeløb. Det aktuelle behov kan være eller udvikle sig anderledes end det er forudsat.

Alle priser skal opfattes som uspecificerede rådighedsbeløb inkl. løn og materialer, hjælpematerialer og indleje af sædvanligt materiel.

De angivne håndværkerudgifter er excl. udgifter til råd- og svampeskader, uforudsete forhold, losseplads/deponi, projektering, byggeledelse og tilsyn, byggetilladelse, lejerkompensation, genhusning mm.  
Det anbefales at afsætte yderligere beløb til disse og andre evt. omkostninger.

De skønnede priser forudsætter en samtidig udbedring/vedligeholdelse af alle arbejder.  
Der er regnet med sædvanlige bygninger med et normalt brugsmønster. Skoler, institutioner, erhvervsbygninger og lignende kan have et forhøjet behov pga. særlig slidtage, hærværk og lign. Dette er excl.

Priser i skemaet er baseret på egne erfaringstal samt V&S prisdata for drift og vedligehold, seneste udg.

Der er generelt forbehold for subjektive holdninger/ønsker, uforudsete forhold samt akut opståede forhold.

Priserne er uden ansvar for den bygningsagkyndige, og det anbefales at indhente konkrete tilbud fra lokale anerkendte håndværkere. Der gøres opmærksom på, at der kan være store udsving i håndværkerpriser. Et styret og beskrevet udbud med flere bydende anbefales derfor altid ved egentlige byggearbejder.

Alle benævnte priser er excl. moms.

Der er i budget indlagt en indexeringsfaktor på 2,5 % pro anno.

### Arbejdsbeskrivelse:

Der indgår ikke arbejdsbeskrivelser i nærværende rapport. Der henvises til håndværkere og evt. udarbejdet projektmateriale.

10 ÅRS VEDLIGEHOLDSPÅN, INDEKSREGULERET MED 2,5% ARL

Pos. Nr.	(A) AKTIVITET	INTERVAL	BESKRIVELSE - AKTIVITET	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
				2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
A-1.1	Ingen aktivitet i budgetperiode													
A-1.1	Oprensning af fald, generelt eftergang mm	1 gang												
A-1.2	Fornyelse af tagpap/ovenlys. Excl. incl. ca. 1100 m².	30 år							50.000					50.000
A-1.2	Tag over kontor (19837)	30 år							600.000					600.000
A-1.3	Tagpap ventilation	1 gang								400.000				400.000
B-1.1	Tag over service/lager	30 år												
B-1.1	Debris fornyelse af tagpap. Ovenlys rep. ca. 1200 m².	30 år												
A-2.2-5	Facader/søjler, glat betonelement	10 år												
A-2.6	Stålsandschwichvejg	1 gang							50.000					50.000
B-2.1-3	Murværk, revner og afskallinger	1 gang												
B-2.4	Trævægge, cedertæs, skæder	1 gang												
B-2.5	Trævægge, cedertæs	7 år												
A-3.1-2	Udv. vinduer/døre, træ (1993)	7 år												
A-3.3	Vindue paskontor	1 gang							15.000					15.000
B-3.1-2	Udv. vinduer/døre, træ (1993/2014)	7 år												
AB-3	Udv. vinduer/dørelementer, fuger	15 år							3.000		8.000			11.000
A-4-1	Sokler	1 gang												
B-4-1	Sokler	1 gang												
A-5-1	Terrændæk	1 gang												
A-6.1-2	Terminal, Vådtrum, personaletrum	1 gang												
B-6-1	Østfløj, Vådtrum, personalebøflet	1 gang												
A-7-1	Gummiuglve, reparationer	5 år												
B-7-1	Gulvmaling, kelfrost	5 år												
B-7.2-3	Rep. gulve lokalt	1 gang							11.314					11.314
AB-7	Træsquise silblæk, fællesgruppe	7 år												
AB-7	Gulvægge, fællesgruppe	15 år												
AB-7	Vindflugtør gulve, fællesgruppe	15 år							90.000					90.000
B-8-1	Rep. af løbetovsvegg	1 gang												
AB-8	Vægge, fællesgruppe	3 år												
B-9-1	Fornyelse/reparation loft	1 gang												
AB-9	Lofter, fællesgruppe	5 år												
A-10.1	Trapper, indvendigt	7 år												
B-10.1	Stårapper og rusten	15 år												
B-10.2	Trappeløsninger	15 år												
A-11.1	Udskiftning vandør terminal/kontor	1 gang												
B-11.1	Udskiftning vandør lager	1 gang												
AB-11	Udskiftning firearmvekslere	1 gang												
AB-11	Vandinstallation, fællesgruppe	3 år												
AB-11	Alfobesidation, fællesgruppe	3 år												
A-11	Varme anlæg, fællesgruppe	Arligt												
AB-12	El-anlæg, fællesgruppe	Arligt												
Alle	Div. omkostninger	15 pct.												
Pos. Nr.	(F) FORBEDRINGER:													
	Ingen kendt aktivitet i budgetperiode													
Pos. Nr.	(L) LOVKRAV:													
	Ingen kendt aktivitet i budgetperiode													
<b>SAMLEDE UDGIFTER, FORDELYPR. AR:</b>														
(A) Akt., i alt:														
(V) Vedligehold, i alt:														
(F) Forbedring, i alt:														
(L) Lovkrav, i alt:														
<b>SAMLET UDGIFT PR. AR, excl. moms. 5617 m²</b>														
542 kr/m²/år														

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Foto

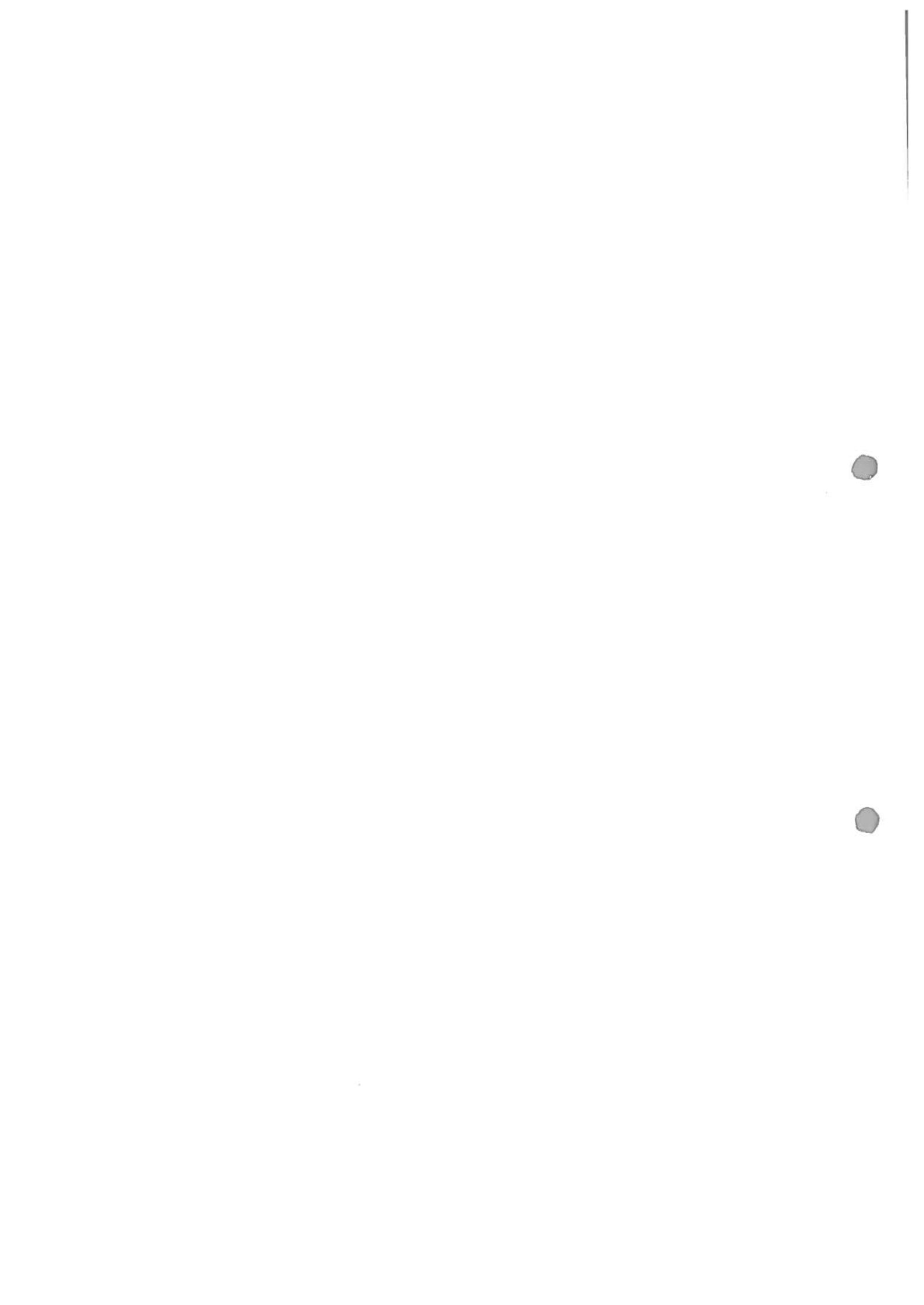
Appendiks 2 til Ydelsesspecifikation - Bilag III

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk



# Energimærkning for administra- tions- og terminalbygning

Appendiks 2 til Ydelsesspecifikation - Bilag IV



# SPAR PÅ ENERGIEN I DIN BYGNING

- status og forbedringer

Energimærkningsrapport  
Administration- og terminalbygning  
Dampskibskajen 5  
3700 Rønne



Bygningens energimærke:



Gyldig fra 12. november 2014  
Til den 12. november 2024.

Energimærkningsnummer 311083118

STYRELSEN

# ENERGIMÆRKET

## FORMÅLET MED ENERGIMÆRKNINGEN

Energimærkning af bygninger har to formål:

1. Mærkningen synliggør bygningens energiforbrug og er derfor en form for varedeklaration, når en bygning eller lejlighed sælges eller udlejes.
2. Mærkningen giver et overblik over de energimæssige forbedringer, som er rentable at gennemføre – hvad de går ud på, hvad de koster at gennemføre, hvor meget energi og CO<sub>2</sub> man sparer, og hvor stor besparelse der kan opnås på el- og varmeregninger.

Mærkningen udføres af en energikonsulent, som måler bygningen op og undersøger kvaliteten af isolering, vinduer og døre, varmeinstallation m.v. På det grundlag beregnes bygningens energiforbrug under standardbetingelser for vejr, familiestørrelse, driftstider, forbrugsvaner m.v.

Det beregnede forbrug er en ret præcis indikator for bygningens energimæssige kvalitet – i modsætning til det faktiske forbrug, som naturligvis er stærkt afhængigt både af vejret og af de vaner, som bygningens brugere har. Nogle sparer på varmen, mens andre fyrer for åbne vinduer eller har huset fuldt af teenagere, som bruger store mængder varmt vand. Mærket fortæller altså om bygningens kvalitet – ikke om måden den bruges på, eller om vinteren var kold eller mild.



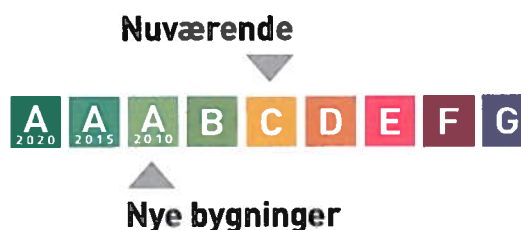
## BYGNINGENS ENERGIMÆRKE

På energimærkningskalaen vises bygningens nuværende energimærke.

Nye bygninger skal i dag som minimum leve op til energikravene for A2010.

Hvis de rentable energibesparelsesforslag gennemføres, vil bygningen få energimærke C

Hvis de energibesparelser, der kan overvejes i forbindelse med en renovering eller vedligeholdelse også gennemføres, vil bygningen få energimærke B



### Beregnet varmeforbrug per år:

1.209,10 GJ Fjernvarme	259.549 kr
Samlet energjudgift	259.549 kr
Samlet CO <sub>2</sub> udledning	47,39 ton

## BYGNINGEN

Her ses beskrivelsen af bygningen og energibesparelserne, som energikonsulenten har fundet. For de bygningsdele, hvor der er fundet energibesparelser, er der en beskrivelse af hvordan bygningen er i dag, og så selve besparelsesforslaget. For hvert besparelsesforslag er anført den årlige besparelse i kroner og i CO<sub>2</sub>-udledningen, som forslaget vil medføre.

Hvis investeringen er rentabel, er investeringen også anført. Rentabilitet betyder, at energibesparelsen kan tilbagebetale investeringen inden de komponenter, der indgår i besparelsen, skal udskiftes igen. Hvis dette ikke er tilfældet, anses investeringen ikke at være rentabel, og investeringen er ikke anført.

Man skal være opmærksom på, at der er en række besparelsesforslag, der i følge bygningsreglementet BR10, skal gennemføres i forbindelse med renovering eller udskiftninger af bygningsdele eller bygningskomponenter.

Investering er med moms. Besparelser er med moms og energiafgifter.

### Tag og loft

Investering	Årlig besparelse
-------------	------------------

#### FLADT TAG

Det flade tag over den gamle del er med 50-100 mm kileskåret isolering.  
 Det flade tag over den ældre del er med 100-150 mm kileskåret isolering.  
 Det flade tag over den nye del er med 200 mm isolering.

Bygningsdelene lever ikke op til isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
 Konstruktions- og isoleringsforhold er oplyst af ejers repræsentant samt registreret på tegningsmateriale

#### FORBEDRING VED RENOVERING

De flade tage efterisoleres udvendigt op til i alt 300 mm, hvilket svarer til gældende energikrav.

Man skal ved renovering være opmærksom på korrekt etablering af dampspærre således at man får en sund og fugtsikker konstruktion. Merisoleringen kan udføres i forbindelse med den generelle vedligeholdelse af tagfladen (udskiftning af tagpapdækningen mv.).

For at fremtidssikre bygningen kan taget isoleres til lavenergistandard med i alt 400 mm, dette har dog en længere tilbagebetalingstid med de nuværende forhold og er derfor ikke indregnet i dette forslag.

	14.860 kr. 3,76 ton CO <sub>2</sub>
--	--

## Ydervægge

Investering      Årlig  
besparelse

### MASSIVE YDERVÆGGE

Brystningerne i administrations bygningen skønnes udført som en massiv konstruktion med 25 cm beton og ½ sten tegl uden isolering.

Bygningsdelen lever ikke op til isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet.

### FORBEDRING

Efterisolering af brystninger i administrations bygningen indvendigt med 150 mm isolering afsluttet med en pladekonstruktion.

Man skal ved renovering være opmærksom på korrekt etablering af dampspærre således at man får en sund og fugtsikker konstruktion.

140.812 kr.

11.133 kr.  
2,82 ton CO<sub>2</sub>

### MASSIVE YDERVÆGGE

Ydervæggene i administrations bygningen skønnes udført som en sandwich konstruktion med formur i 25 cm beton, isoleret med ca. 75 mm isolering, bagmur i ca. 8 cm beton.

Kanter og ribber i facadeelementer skønnes udført som ca. 40 cm massiv beton uden isolering.

Bygningsdelene lever ikke op til isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet.

Galv mod syd i denn nye bygning er udført som en massiv konstruktion af beton isoleret med 150 mm isolering.

Bygningsdelen overholder isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
Isoleringsforhold er jf. tegningsmateriale.

### LETTE YDERVÆGGE

De øst og vest vendte vægge er udført som en let konstruktion.

Væggene i tilbygningen skønnes med 100 isolering.

Væggene i den ældre del skønnes med 50 mm isolering.

Det samme skønnes at gælde væggene mod uopvarmet rum.

Bygningsdelen lever ikke op til isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet.

Oplukkelige rammer under loftet i facadepartierne skønnes uisolert.

Bygningsdelen lever ikke op til isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet.

**Vinduer, døre ovenlys mv.**

Investering	Årlig besparelse
-------------	---------------------

**VINDUER**

Vinduer og døre i administrations bygningen er generelt med alm. 2 lags termoruder.

Vinduer og døre i den øvrige del er generelt med nyere 2 lags energitermoruder.  
Dog er der også anvendt enkelte 1 lag glas.

**FORBEDRING VED RENOVERING**

Det anbefales at udskifte vinduer og døre med 1 lag glas og alm. 2 lags termoruder til nye typer med 3 lags energirude, der vil medføre energibesparelser samt forbedret komfort.

30.619 kr.
7,75 ton CO <sub>2</sub>

**Gulve**

Investering	Årlig besparelse
-------------	---------------------

**ETAGEADSKILLELSE**

Gulv mod uopvarmet rum skønnes isoleret med 50 mm.  
Bygningsdelen overholder isoleringskrav i BR10.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet.

**FORBEDRING**

Efterisolering af gulv mod kælder nedefra med 200 mm isolering, afsluttet med godkendt beklædning.

59.675 kr.	3.748 kr.
	0,95 ton CO <sub>2</sub>

**TERRÆNDÆK**

Gulve er terrændæk støbt i beton.

Gulvet i den gamle del skønnes udført med 150 mm løs Leca.  
Gulve i den ældre del skønnes med 100 mm isolering.  
Gulve i den nye del skønnes med 150 mm isolering.

Bygningsdelene lever ikke op til isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
Isoleringsforholdene er dog så forholdsvis gode og renoveringsomkostningerne så høje at det ikke vil være rentabelt at udskifte terrændækket.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet samt tegningsmateriale.

**Ventilation**

Investering	Årlig besparelse
-------------	---------------------

**VENTILATION**

Bygningerne er mekanisk ventileret med et nyere HVAC ventilationsanlæg.  
Aggregatet er af fabrikat Exhausto type Climaster ZCN 18/8 der er med lavenergi ventilatorer.  
Anlægget er med rotorvarmeveksler og varmegenvinding.  
Der er desuden installeret køleflade i anlægget.

Der er installeret intelligent styrning af anlægget i to mødelokaler i administrationsbygningen, samt kantine og mellemliggende kontorarealer.



# VARMEANLÆG

## Varmeanlæg

Investering      Årlig  
besparelse

### VARMEANLÆG

Ejendommen opvarmes med indirekte fjernvarme fra Rønne Varmeforsyning. Der er installeret 2 varmevekslere.

### VARMEPUMPER

Der er ikke installeret varmepumpe. Forslag til etablering af et varmepumpeanlæg er ikke medtaget i energimærkningen, da ejendommen forsynes med fjernvarme.

### SOLVARME

Der er ikke installeret solvarmeanlæg. Forslag til solvarme er ikke medtaget i energimærkningen, da ejendommen forsynes med fjernvarme.

## Varmefordeling

Investering      Årlig  
besparelse

### VARMEFORDELINGSPUMPER

Varmeanlægget er forsynet med en flere nyere automatisk styrede cirkulationspumper. Der er installeret:

- 1 stk. Wilo type Stratos på 590 W.
- 1 stk. Grundfos type Alpha+ på 80 W.
- 1 stk. Grundfos type Alpha Pro på 50 W.

Desuden, er der en ældre cirkulationspumpe uden trinregulering på 120 W af fabrikat Smedegård type Vario 75C, som skønnes at være i konstant drift i opvarmningssæsonen.

### FORBEDRING

Det anbefales at udskifte cirkulationspumpen til en ny el-sparepumpe med modulerende/automatisk drift.

4.800 kr.

616 kr.  
0,19 ton CO<sub>2</sub>

### VARMEFORDELING

Varmefordelingsrør skønnes udført som to-strengs anlæg.

**AUTOMATIK**

Der er monteret termostatiske reguleringsventiler på radiatorer til regulering af korrekt rumtemperatur.

Til regulering af varmeanlægget er monteret automatik til styring af fremløbstemperaturen efter udetemperatur (udekompenseringsanlæg).

**VARMERØR**

Varmefordelingsrør er udført som 1" stålør. Rørene er isoleret med 20 mm isolering.

## VARMT VAND

### Varmt vand

Investering      Årlig  
besparelse

#### VARMTVANDSRØR

Varmtvandsrør er udført som 15 mm kobberør. Rørene er isoleret med 15-20 mm isolering.

#### FORBEDRING VED RENOVERING

Efterisolering af varmtvandsrør op til i alt 50 mm isolering, udført enten med rørsåle eller lamelmåtter.

1.633 kr.  
0,41 ton CO<sub>2</sub>

#### VARMTVANDSPUMPER

Til cirkulering af det varme brugsvand er der installeret en ældre cirkulationspumpe af fabrikat Smedegård på ca. 700 W.

#### FORBEDRING

Den nuværende brugsvands cirkulationspumpe udskiftes til en ny type som er tryk- og temperaturstyret.

15.000 kr.

14.475 kr.  
4,41 ton CO<sub>2</sub>

#### VARMTVANDSBEHOLDER

Varmt brugsvand produceres via gennemstrømningsvandvarmer.

**EL****El**

	Investering	Årlig besparelse
--	-------------	------------------

**BELYSNING**

Belysningsarmaturerne i kontorlokalerne i administrations bygningen er 36 W compactrør.

I to mødelokaler, kantine samt mellemliggende kontorer er belysningen styret af et nyere intelligent lys- og varmestyringsanlæg.  
Belysningen i disse rum er med 28 W armaturer.

I gangarealerne i administrations bygningen samt gangen til kantinen er der monteret 5 W halogen pærer.

I terminalen er der anvendt alm. 36 og 58 W lysstofrør.

**ENERGIKONSULENTENS SUPPLERENDE KOMMENTARER**

Bygningsdelenes isoleringsevne er baseret på skøn ud fra registrerede isoleringstykkelser, og er heraf fastlagt ud fra tabeller i gældende håndbog for energikonsulenter, konstruktioner i energimærkeprogrammet EK Pro version 5, som sammen med Rockwool Energy Design og DS 418 7. udgave danner grundlag for beregninger af yderligere konstruktioner.

Der gøres opmærksom på, at forslag vedr. efterisolering af bygningskonstruktioner som f.eks. gulve, lofter og vægge alene er beregnet ud fra et energimæssigt hensyn. Der er i forslagene ikke taget højde for eventuelt arkitektoniske og/eller dugpunkts/fugtmæssige konsekvenser af forslagene, samt en eventuel forringelse af loftshøjden i kælder. Det anbefales generelt, at kontakte en rådgiver/fagmand for at få udarbejdet en detaljeret projektbeskrivelse før isolerings- og/eller ombygningsarbejder igangsættes.

## RENTABLE BESPARELSFORSLAG

Herunder vises forslag til energibesparelser der skønnes at være rentable at gennemføre. At være rentabel betyder her, at besparelsen kan tilbagebetale investeringen inden de komponenter, der indgår i besparelsesforslaget, skal udskiftes igen.

F.eks. hvis forslaget er udskiftning af en cirkulationspumpe, forventes pumpen at leve i 10 år, og besparelsesforslaget anses at være rentabel hvis besparelsen kan tilbagebetale investeringen over 10 år. Hvis besparelsesforslaget er efterisolering af en hulmur ved indblæsning af granulat, er levetiden 40 år, og besparelsesforslaget er rentabelt hvis investeringen kan tilbagebetales over 40 år.

For hvert besparelsesforslag vises investeringen, besparelsen i energi og besparelsen i kr. ved nedsættelsen af energiregningen.

Hvis besparelsesforslaget medfører, at forbruget af en given energiform stiger, så vil stigningen være anført med et minus foran. Det vil f.eks. typisk tilfældet ved udskiftning et oliefyr med en varmepumpe, hvor forbruget af olie erstattes med et elforbrug til varmepumpen.

Investering er med moms. Besparelser er med moms og energiafgifter.

Emne	Forslag	Investering	Årlig besparelse i energienheder	Årlig besparelse
<b>Bygning</b>				
Massive ydervægge	Efterisolering af brystningerne i administrations bygningen.	140.812 kr.	71,58 GJ fjernvarme 18 kWh el	11.133 kr.
Etageadskillelse	Efterisolering af gulv mod uopvarmet rum.	59.675 kr.	24,10 GJ fjernvarme 6 kWh el	3.748 kr.
<b>Varmeanlæg</b>				
Varmefordelings pumper	Udskiftning af Smedegård cirkulationspumpe.	4.800 kr.	293 kWh el	616 kr.
<b>Varmt og koldt vand</b>				
Varmtvandspum per	Ny cirkulationspumpe til brugsvandet.	15.000 kr.	16,12 GJ fjernvarme 5.703 kWh el	14.475 kr.

## BESPARELSESFORSLAG VED RENOVERING ELLER REPARATIONER

Her vises besparelsesforslag hvor energibesparelsen ikke kan tilbagebetale investeringen inden de komponenter, der indgår i besparelsesforslaget, skal udskiftes igen. Det vil dog ofte være fordelagtigt at overveje disse besparelsesforslag hvis bygningen skal renoveres eller hvis der er bygningskomponenter, der alligevel skal udskiftes.

Investeringen til forslagene er ikke angivet, da investeringen vil afhænge af den konkrete renovering, som skal ske i forbindelse med besparelsesforslaget.

Besparelse er med moms og energiafgifter.

Emne	Forslag	Årlig besparelse i energienheder	Årlig besparelse
<b>Bygning</b>			
Fladt tag	Efterisolering af flade tage.	95,54 GJ fjernvarme 24 kWh el	14.860 kr.
Vinduer	Udskiftning af vinduer og døre.	197,05 GJ fjernvarme 36 kWh el	30.619 kr.
<b>Varmt og koldt vand</b>			
Varmtvandsrør	Efterisolering af varmtvandsrør.	10,61 GJ fjernvarme -6 kWh el	1.633 kr.

## BAGGRUNDSINFORMATION

### BYGNINGSBESKRIVELSE

#### Dampskibskajen 5 - 001

Adresse .....	Dampskibskajen 5
BBR nr.....	400-177449-001
Bygningens anvendelse .....	Kontor
Opførelses år.....	1966
År for væsentlig renovering.....	1991
Varmeforsyning.....	Fjernvarme (GJ)
Supplerende varme.....	Ikke angivet
Boligareal i følge BBR .....	0 m <sup>2</sup>
Erhvervsareal i følge BBR .....	4449 m <sup>2</sup>
Opvarmet bygningsareal.....	4028 m <sup>2</sup>
Heraf tagetage opvarmet.....	0 m <sup>2</sup>
Heraf kælderetage opvarmet .....	0 m <sup>2</sup>
Uopvarmet kælderetage .....	0 m <sup>2</sup>
Energimærke .....	C
Energimærke efter rentable besparelsesforslag .....	C
Energimærke efter alle besparelsesforslag.....	B

### OPLYST FORBRUG INKL. MOMS OG AFGIFTER

Herunder vises det oplyste forbrug for afregningsperioderne.

#### Primær opvarmning

Varmeudgifter .....	260.446 kr. i afregningsperioden
Fast afgift .....	86.780 kr. pr. år
Varmeforbrug.....	1.680,00 GJ Fjernvarme (GJ)
Aflæst periode.....	01-05-2013 til 30-04-2014

### OPLYST FORBRUG OMREGNET TIL NORMALÅRS FORBRUG

Her vises det oplyste forbrug omregnet til et normalt gennemsnitsår. Det er normalårets forbrug der kan sammenlignes med det beregnede forbrug.

Varmeudgifter .....	293.190 kr. pr. år
Fast afgift .....	86.780 kr. pr. år
Varmeudgift i alt.....	379.970 kr. pr. år
Varmeforbrug.....	1.891,22 GJ Fjernvarme (GJ)
CO <sub>2</sub> udledning.....	74,13 ton CO <sub>2</sub> pr. år

### KOMMENTARER TIL BYGNINGSBESKRIVELSEN

Ved besigtigelsen forelå snit-, plan- og facadetegninger, og ejendommen er kontrolopmålt af energikonsulenten. Det opmålte areal stemmer overens med BBR.

De to store bagagerum mod øst er regnet uopvarmet.

### KOMMENTARER TIL DET OPLYSTE OG BEREGNEDE FORBRUG

Det graddage korrigerede oplyste varmeforbrug er 1891,22 og kr. 347.228.

Det beregnede varmeforbrug er 1209,10 GJ og kr. 259.549.

Det oplyste forbrug er større end det beregnede.

Årsager til højt forbrug kan være, hvis rummene er opvarmet til en høj temperatur eller hvis porte mv. ofte står åbent i længere tid med højere luftskifte til følge.

### ANVENDTE PRISER INKL. AFGIFTER VED BEREKNING AF BESPARELSER

Ved beregning af energibesparelser anvendes nedenstående energipriser:

Fjernvarme.....	155,00 kr. per GJ
	72.139 kr. i fast afgift per år

Der er i energimærket anvendt aktuelle energipriser for alle brændselstyper fx fjernvarme, olie, el, naturgas, brænde og træpiller.

### FORBEHOLD FOR PRISER PÅ INVESTERING I ENERGIBESPARELSER

Energimærkets besparelsesforslag er baseret på energikonsulentens erfaring og vurdering. Før energispareforslagene iværksættes, bør der altid indhentes tilbud fra flere leverandører. Desuden bør det undersøges, om der kræves en myndighedsgodkendelse.

### HJÆLP TIL GENNEMFØRELSE AF ENERGIBESPARELSER

Energikonsulenten kan fortælle dig hvilke forudsætninger der er lagt til grund for de enkelte besparelsesforslag. På [www.byggeriogenergi.dk](http://www.byggeriogenergi.dk) kan du og din håndværker finde vejledninger til hvordan man energiforbedrer de forskellige dele af din bygning. På [www.energistyrelsen.dk/forbruger](http://www.energistyrelsen.dk/forbruger) finder du, under forbruger, råd og værktøjer til energibesparelser i bygninger. Dit energiselskab kan i mange tilfælde være behjælpelig med gennemførelse af energibesparelser.

### FIRMA

#### Botjek Center Øst

Taastrup Hovedgade 94, 2630 Tåastrup  
[www.botjek.dk](http://www.botjek.dk)  
 2200@botjek.dk  
 tlf. 35 35 01 65

Ved energikonsulent

Lasse Poulsen

### KLAGEMULIGHEDER

Du kan som ejer eller køber af ejendommen klage over faglige og kvalitetsmæssige forhold vedrørende energimærkningen. Klagen skal i første omgang rettes til det certificerede energimærkningsfirma der har udarbejdet mærkningen, senest 1 år efter energimærkningsrapportens dato. Hvis bygningen efter indberetningen af energimærkningsrapporten har fået ny ejer, skal klagen være modtaget i det certificerede firma senest 1 år efter den overtagelsesdag, som er aftalt mellem sælger og køber, dog senest 6 år efter energimærkningsrapportens datering. Klagen skal indgives på et skema, som er udarbejdet af Energistyrelsen. Dette skema finder du på [www.maerkdinbygning.dk](http://www.maerkdinbygning.dk). Det certificerede energimærkningsfirma behandler klagen og meddeler skriftligt sin afgørelse af klagen til dig som klager. Det certificerede energimærkningsfirmas afgørelse af en klage kan herefter påklages til Energistyrelsen.



Dette skal ske inden 4 uger efter modtagelsen af det certificerede energimærkningsfirmas afgørelse af sagen.

Klagen kan i alle tilfælde indbringes af bygningens ejer, herunder i givet fald en ejerforening, en andelsforening, anpartsforening eller et boligselskab, ejere af ejerlejligheder, andelshavere, anpartshavere og aktionærer i et boligselskab, samt købere eller erhververe af energimærkede bygninger eller lejligheder.

Reglerne fremgår af §§ 37 og 38 i bekendtgørelse nr. 673 af 25. juni 2012.

Energistyrelsen fører tilsyn med energimærkningsordningen. Til brug for stikprøvekontrol af om energimærkningspligten er overholdt, kan Energistyrelsen indhente oplysninger i elektronisk form fra andre offentlige myndigheder om bygninger og ejerforhold mv. med henblik på at kunne foretage samkøring af registre i kontroløjemed.

Energistyrelsens adresse er:

Energistyrelsen  
Amaliegade 44  
1256 København K  
E-mail: [ens@ens.dk](mailto:ens@ens.dk)

# Energimærke

Administration- og terminalbygning  
Dampskibskajen 5  
3700 Rønne



  
**ENERGI**  
STYRELSEN

Gyldig fra den 12. november 2014 til den 12. november 2024

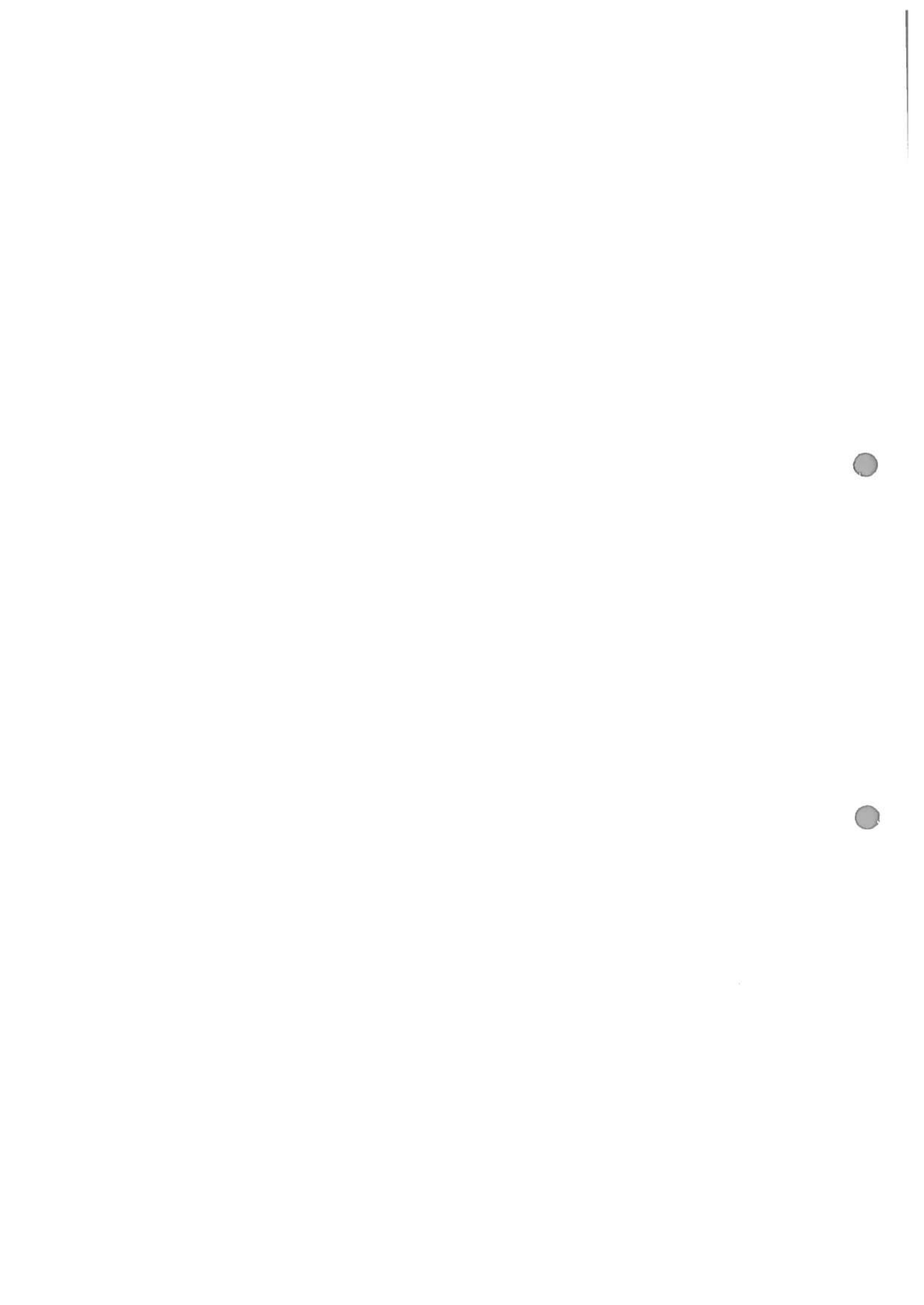
Energimærkningsnummer 311083118



Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Energimærkning for personale- og lagerbygning

Appendiks 2 til Ydelsesspecifikation - Bilag V



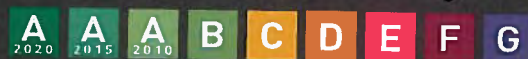
# SPAR PÅ ENERGIEN I DIN BYGNING

- status og forbedringer

Energimærkningsrapport  
Lager- og personalebygning  
Dampskibskajen 3  
3700 Rønne



Bygningens energimærke:



Gyldig fra 12. november 2014  
Til den 12. november 2024.

Energimærkningsnummer 311083114

  
**ENERGI**  
STYRELSEN

# ENERGIMÆRKET

## FORMÅLET MED ENERGIMÆRKNINGEN

Energimærkning af bygninger har to formål:

1. Mærkningen synliggør bygningens energiforbrug og er derfor en form for varedeklaration, når en bygning eller lejlighed sælges eller udlejes.
2. Mærkningen giver et overblik over de energimæssige forbedringer, som er rentable at gennemføre – hvad de går ud på, hvad de koster at gennemføre, hvor meget energi og CO<sub>2</sub> man sparer, og hvor stor besparelse der kan opnås på el- og varmeregninger.

Mærkningen udføres af en energikonsulent, som måler bygningen op og undersøger kvaliteten af isolering, vinduer og døre, varmeinstallation m.v. På det grundlag beregnes bygningens energiforbrug under standardbetingelser for vej, familiestørrelse, driftstider, forbrugsvaner m.v.

Det beregnede forbrug er en ret præcis indikator for bygningens energimæssige kvalitet – i modsætning til det faktiske forbrug, som naturligvis er stærkt afhængigt både af vejret og af de vaner, som bygningens brugere har. Nogle sparer på varmen, mens andre fyrer for åbne vinduer eller har huset fuldt af teenagere, som bruger store mængder varmt vand. Mærket fortæller altså om bygningens kvalitet – ikke om måden den bruges på, eller om vinteren var kold eller mild.



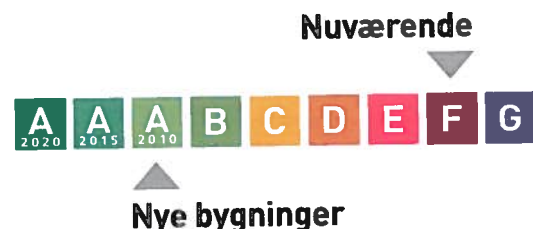
## BYGNINGENS ENERGIMÆRKE

På energimærkningsskalaen vises bygningens nuværende energimærke.

Nye bygninger skal i dag som minimum leve op til energikravene for A2010.

Hvis de rentable energibesparelsesforslag gennemføres, vil bygningen få energimærke C

Hvis de energibesparelser, der kan overvejes i forbindelse med en renovering eller vedligeholdelse også gennemføres, vil bygningen få energimærke C



### Beregnet varmeforbrug per år:

403,56 GJ Fjernvarme	83.579 kr
Samlet energjudgift	83.579 kr
Samlet CO <sub>2</sub> udledning	15,82 ton



## BYGNINGEN

Her ses beskrivelsen af bygningen og energibesparelserne, som energikonsulenten har fundet. For de bygningsdele, hvor der er fundet energibesparelser, er der en beskrivelse af hvordan bygningen er i dag, og så selve besparelsesforslaget. For hvert besparelsesforslag er anført den årlige besparelse i kroner og i CO<sub>2</sub>-udledningen, som forslaget vil medføre.

Hvis investeringen er rentabel, er investeringen også anført. Rentabilitet betyder, at energibesparelsen kan tilbagebetale investeringen inden de komponenter, der indgår i besparelsen, skal udskiftes igen. Hvis dette ikke er tilfældet, anses investeringen ikke at være rentabel, og investeringen er ikke anført.

Man skal være opmærksom på, at der er en række besparelsesforslag, der i følge bygningsreglementet BR10, skal gennemføres i forbindelse med renovering eller udskiftninger af bygningsdele eller bygningskomponenter.

Investering er med moms. Besparelser er med moms og energiafgifter.

### Tag og loft

Investering      Årlig  
besparelse

#### LOFT

Etageadskillelse mod uopvarmet loftrum er isoleret med 100 mm isolering.  
Bygningsdelen lever ikke op til isoleringskrav ved renovering jf. BR10.  
Isoleringsforhold er oplyst at ejeres repræsentant.

#### FORBEDRING

Vandret loft efterisoleres op til i alt 300 mm, hvilket svarer til gældende energikrav. Inden efterisolering af loftrum igangsættes, skal det undersøges nærmere, om de eksisterende konstruktioner er tilstrækkeligt tætte. Hvis konstruktionen ikke er tilstrækkelig tæt skal der etableres en dampspærre. Endvidere skal der sikres tilstrækkelig ventilation af loftrummet. Evt. udførelse af ny dampspærre eller etablering af gangbro/hævning af eksisterende gangbro i loftsrummet er ikke indregnet i forslaget.

For at fremtidssikre bygningen kan loftet i stedet isoleres til lavenergistandard med i alt 400 mm, dette har dog en længere tilbagebetalingstid med de nuværende forhold og er derfor ikke indregnet i dette forslag.

111.652 kr.      5.965 kr.  
1,51 ton CO<sub>2</sub>

### Ydervægge

Investering      Årlig  
besparelse

#### HULE YDERVÆGGE

Vægge mod øst ved kontorer skønnes som 300 mm hulmur med ½ sten tegl udvendig og indvendig.  
Hulmuren skønnes uisoleret.

Øverste del af gavle mod øst skønnes med 125 mm isolering bag en facadebeklædning.

Vægge mod vest ved kontorerne 1. sal skønnes som 300 mm hulmur med ½ sten tegl

udvendig og indvendig.

Hulmuren skønnes uisolereet. Der skønnes udført en indvendig efterisolering med 100 mm isolering.

Bygningsdelen lever ikke op til isoleringskrav ved reovering jf. BR10.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet.

#### FORBEDRING

Det anbefales, at der udføres en udevendig efterisolering af ydervæggene mod øst ved kontorerne med 150 mm mineraluld afsluttet med fx en facadepuds løsning.

264.900 kr.

12.286 kr.  
3,11 ton CO<sub>2</sub>

#### MASSIVE YDERVÆGGE

Ydervægge i stuen, mod vest samt omkring omklædning skønnes udført som 1-1½ sten massiv tegl uden isolering.

Bygningsdelen lever ikke op til isoleringskrav ved reovering jf. BR10.  
Konstruktions- og isoleringsforhold er skønnet ud fra opførelsestidspunktet.

#### FORBEDRING

Efterisolering af massiv ydervæg udevendigt med 200 mm facadeisolering og efterfølgende facadepuds. Herved undgås at reducere boligarealet som ved indvendig isolering.

681.917 kr.

20.489 kr.  
5,18 ton CO<sub>2</sub>

### Vinduer, døre ovenlys mv.

Investering

Årlig  
besparelse

#### VINDUER

Alle vinduer og døre er med nyere 2 lags energitermoruder.

### Gulve

Investering

Årlig  
besparelse

#### TERRÆNDÆK

Gulve er terrændæk støbt i beton.

Gulve skønnes med ca. 50 mm isolering. Bygningsdelen lever ikke op til isoleringskrav ved reovering jf. BR10.

Isoleringsforhold er oplyst at ejeres repræsentant.

#### FORBEDRING VED RENOVERING

Terrændæk udskiftes til nyt terrændæk isoleret med minimum 250 mm, hvilket svarer til gældende energikrav.

For at fremtidssikre bygningen kan terrændækket isoleres til lavenergistandard med 300 mm, dette har dog en længere tilbagebetalingstid med de nuværende forhold og er derfor ikke indregnet i dette forslag.

5.619 kr.  
1,42 ton CO<sub>2</sub>

## Ventilation

Investering      Årlig  
                         besparelse

### VENTILATIONSKANALER

I den uopvarmede lagerhal er der ført ventilations kanaler med en gennemsnit dimension på Ø 150.

### VENTILATION

I bad samt omklædning er der etableret et ventilationsanlæg med varmeblænde og krydsveksler.

I skyllerum er der etableret et nyere ventilationsanlæg med modstrømsveksler.

Øvrige arealer i bygningen er naturligt ventileret.

## VARMEANLÆG

### Varmeanlæg

Investering      Årlig  
besparelse

#### VARMEANLÆG

Ejendommen opvarmes med indirekte fjernvarme fra Rønne Varmeforsyning. Der er installeret 2 varmevekslere, begge med ca. 30 mm isolering.

#### VARMEPUMPER

Der er ikke installeret varmepumpe. Forslag til etablering et varmepumpeanlæg er ikke medtaget i energimærkningen, da ejendommen forsynes med fjernvarme.

#### SOLVARME

Der er ikke installeret solvarmeanlæg. Forslag til solvarme er ikke medtaget i energimærkningen, da ejendommen forsynes med fjernvarme.

### Varmefordeling

Investering      Årlig  
besparelse

#### VARMERØR

Varmefordelingsrør er udført som 1-2" stålrør. Rørene er isoleret med 15-20 mm isolering.

#### FORBEDRING VED RENOVERING

Efterisolering af varmfeddelingsrør op til i alt 50 mm isolering, udført enten med rørsåle eller lamelmåtter.

986 kr.  
0,25 ton CO<sub>2</sub>

#### VARMEFORDELINGSPUMPER

Varmeanlægget er forsynet med en fler-trins cirkulationspumpe på 450 W af fabrikat Grundfos type UPS 50-120/F, som skønnes at være i konstant drift i opvarmningssæsonen.

#### FORBEDRING

Det anbefales at udskifte cirkulationspumpen til en ny el-spærepumpe med modulerende/automatisk drift.

22.000 kr.

4.135 kr.  
1,31 ton CO<sub>2</sub>

#### VARMEFORDELING

Varmefordelingsrør skønnes udført som to-strengs anlæg.

**AUTOMATIK**

Der er monteret termostatiske reguleringsventiler på radiatorer til regulering af korrekt rumtemperatur.

Til regulering af varmeanlægget er monteret automatik til styring af fremløbstemperaturen efter udetemperatur (udekompenseringsanlæg).

## VARMT VAND

### Varmt vand

Investering	Årlig besparelse
-------------	---------------------

#### VARMTVANDSBEHOLDER

Varmt brugsvand produceres i 600 l varmtvandsbeholder, isoleret med 100 mm mineraluld.

#### VARMTVANDSRØR

Varmtvandsrør er udført som 3/4-1 1/4" stålør. Rørene er isoleret med 30 mm isolering.

**EL**

EL

	Investering	Årlig besparelse
--	-------------	------------------

**SOLCELLER**

Der er ikke etableret solceller.

**BELYSNING**

Belysningsanlæg er monteret med alm. lysstofrør på hhv. 18, 28 og 36 W.

**ENERGIKONSULENTENS SUPPLERENDE KOMMENTARER**

Bygningsdelenes isoleringsevne er baseret på skøn ud fra registrerede isoleringstykkelser, og er heraf fastlagt ud fra tabeller i gældende håndbog for energikonsulenter, konstruktioner i energimærkeprogrammet EK Pro version 5, som sammen med Rockwool Energy Design og DS 418 7. udgave danner grundlag for beregninger af yderligere konstruktioner.

Der gøres opmærksom på, at forslag vedr. efterisolering af bygningskonstruktioner som f.eks. gulve, lofter og vægge alene er beregnet ud fra et energimæssigt hensyn. Der er i forslagene ikke taget højde for eventuelt arkitektoniske og/eller dugpunkts/fugtmæssige konsekvenser af forslagene, samt en eventuel forringelse af loftshøjden i kælder. Det anbefales generelt, at kontakte en rådgiver/fagmand for at få udarbejdet en detaljeret projektbeskrivelse før isolerings- og/eller ombygningsarbejder igangsættes.

## RENTABLE BESPARELSESFORSLAG

Herunder vises forslag til energibesparelser der skønnes at være rentable at gennemføre. At være rentabel betyder her, at besparelsen kan tilbagebetale investeringen inden de komponenter, der indgår i besparelsesforslaget, skal udskiftes igen.

F.eks. hvis forslaget er udskiftning af en cirkulationspumpe, forventes pumpen at leve i 10 år, og besparelsesforslaget anses at være rentabel hvis besparelsen kan tilbagebetale investeringen over 10 år. Hvis besparelsesforslaget er efterisolering af en hulmur ved indblæsning af granulat, er levetiden 40 år, og besparelsesforslaget er rentabelt hvis investeringen kan tilbagebetales over 40 år.

For hvert besparelsesforslag vises investeringen, besparelsen i energi og besparelsen i kr. ved nedsættelsen af energiregningen.

Hvis besparelsesforslaget medfører, at forbruget af en given energiform stiger, så vil stigningen være anført med et minus foran. Det vil f.eks. typisk tilfældet ved udskiftning et oliefyr med en varmepumpe, hvor forbruget af olie erstattes med et elforbrug til varmepumpen.

Investering er med moms. Besparelser er med moms og energiafgifter.

Emne	Forslag	Investering	Årlig besparelse i energienheder	Årlig besparelse
<b>Bygning</b>				
Loft	Efterisolering af loft	111.652 kr.	38,53 GJ fjernvarme -3 kWh el	5.965 kr.
Hule ydervægge	Efterisolering af vægge mod øst ved kontorerne.	264.900 kr.	79,32 GJ fjernvarme -4 kWh el	12.286 kr.
Massive ydervægge	Efterisolering af massive ydervægge.	681.917 kr.	132,34 GJ fjernvarme -11 kWh el	20.489 kr.
<b>Varmeanlæg</b>				
Varmefordelings pumper	Udskiftning af cirkulationspumpe.	22.000 kr.	1.969 kWh el	4.135 kr.



## BESPARELSESFORSLAG VED RENOVERING ELLER REPARATIONER

Her vises besparelsesforslag hvor energibesparelsen ikke kan tilbagebetale investeringen inden de komponenter, der indgår i besparelsesforslaget, skal udskiftes igen. Det vil dog ofte være fordelagtigt at overveje disse besparelsesforslag hvis bygningen skal renoveres eller hvis der er bygningskomponenter, der alligevel skal udskiftes.

Investeringen til forslagene er ikke angivet, da investeringen vil afhænge af den konkrete renovering, som skal ske i forbindelse med besparelsesforslaget.

Besparelse er med moms og energiafgifter.

Emne	Forslag	Årlig besparelse i energienheder	Årlig besparelse
<b>Bygning</b>			
Terrændæk	Etablering af nyt terrændæk.	36,29 GJ fjernvarme -3 kWh el	5.619 kr.
<b>Varmeanlæg</b>			
Varmerør	Efterisolering af varmfordelingsrør.	6,37 GJ fjernvarme	986 kr.

## BAGGRUNDSINFORMATION

### BYGNINGSBESKRIVELSE

#### Dampskibskajen 3 - 002

Adresse .....	Dampskibskajen 3
BBR nr.....	400-177449-002
Bygningens anvendelse .....	Kontor
Opførelses år.....	1956
År for væsentlig renovering.....	1999
Varmeforsyning.....	Fjernvarme (GJ)
Supplerende varme.....	Ikke angivet
Boligareal i følge BBR .....	0 m <sup>2</sup>
Erhvervsareal i følge BBR .....	1168 m <sup>2</sup>
Opvarmet bygningsareal.....	660 m <sup>2</sup>
Heraf tagetage opvarmet.....	0 m <sup>2</sup>
Heraf kælderetage opvarmet .....	0 m <sup>2</sup>
Uopvarmet kælderetage.....	0 m <sup>2</sup>
Energimærke .....	F
Energimærke efter rentable besparelsesforslag .....	C
Energimærke efter alle besparelsesforslag.....	C

#### OPLYST FORBRUG INKL. MOMS OG AFGIFTER

Herunder vises det oplyste forbrug for afregningsperioderne.

##### Primær opvarmning

Varmeudgifter .....	76.508 kr. i afregningsperioden
Fast afgift .....	27.271 kr. pr. år
Varmeforbrug.....	493,60 GJ Fjernvarme (GJ)
Aflæst periode.....	01-05-2013 til 30-04-2014

#### OPLYST FORBRUG OMREGNET TIL NORMALÅRS FORBRUG

Her vises det oplyste forbrug omregnet til et normalt gennemsnitsår. Det er normalårets forbrug der kan sammenlignes med det beregnede forbrug.

Varmeudgifter .....	87.065 kr. pr. år
Fast afgift .....	27.271 kr. pr. år
Varmeudgift i alt.....	114.336 kr. pr. år
Varmeforbrug.....	561,71 GJ Fjernvarme (GJ)
CO <sub>2</sub> udledning.....	22,02 ton CO <sub>2</sub> pr. år

#### KOMMENTARER TIL BYGNINGSBESKRIVELSEN

Ved besigtigelsen forelå snit-, plan- og facadetegninger, og ejendommen er kontrolopmålt af energikonsulenten. Det opmålte areal svarer ikke til BBR. Det samlede erhvervsareal i BBR-Oversigt er angivet til 1168 m<sup>2</sup>. I henhold til vor opmåling er det opvarmede erhvervsareal 660 m<sup>2</sup>. Det er ejers pligt, at BBR-Oversigt er korrekt og det anbefales at rette henvendelse til kommunens BBR-Register.

#### KOMMENTARER TIL DET OPLYSTE OG BEREGNEDE FORBRUG

Det gradadage korrigerede oplyste varmeforbrug er 561,71 GJ og kr. 114.336.

Det beregnede varmeforbrug er 403,56 GJ og kr. 83.579.

Det oplyste forbrug er større end det beregnede.

Årsager til højt forbrug kan være, hvis rummene er opvarmet til en høj temperatur eller hvis porte mv. ofte står åbent i længere tid med højere luftskifte til følge.

## ANVENDTE PRISER INKL. AFGIFTER VED BEREKNING AF BESPARELSER

Ved beregning af energibesparelser anvendes nedenstående energipriser:

Fjernvarme.....	155,00 kr. per GJ
	21.028 kr. i fast afgift per år

Der er i energimærket anvendt aktuelle energipriser for alle brændselstyper fx fjernvarme, olie, el, naturgas, brænde og træpiller.

## FORBEHOLD FOR PRISER PÅ INVESTERING I ENERGIBESPARELSER

Energimærkets besparelsesforslag er baseret på energikonsulentens erfaring og vurdering. Før energispareforslagene iværksættes, bør der altid indhentes tilbud fra flere leverandører. Desuden bør det undersøges, om der kræves en myndighedsgodkendelse.

## HJÆLP TIL GENNEMFØRELSE AF ENERGIBESPARELSER

Energikonsulenten kan fortælle dig hvilke forudsætninger der er lagt til grund for de enkelte besparelsesforslag. På [www.byggeriogenergi.dk](http://www.byggeriogenergi.dk) kan du og din håndværker finde vejledninger til hvordan man energiforbedrer de forskellige dele af din bygning. På [www.energistyrelsen.dk/forbruger](http://www.energistyrelsen.dk/forbruger) finder du, under forbruger, råd og værktøjer til energibesparelser i bygninger. Dit energiselskab kan i mange tilfælde være behjælpelig med gennemførelse af energibesparelser.

## FIRMA

### Botjek Center Øst

Taastrup Hovedgade 94, 2630 Tåastrup  
[www.botjek.dk](http://www.botjek.dk)  
 2200@botjek.dk  
 tlf. 35 35 01 65

Ved energikonsulent  
 Lasse Poulsen

## KLAGEMULIGHEDER

Du kan som ejer eller køber af ejendommen klage over faglige og kvalitetsmæssige forhold vedrørende energimærkningen. Klagen skal i første omgang rettes til det certificerede energimærkningsfirma der har udarbejdet mærkningen, senest 1 år efter energimærkningsrapportens dato. Hvis bygningen efter indberetningen af energimærkningsrapporten har fået ny ejer, skal klagen være modtaget i det certificerede firma senest 1 år efter den overtagelsesdag, som er aftalt mellem sælger og køber, dog senest 6 år efter energimærkningsrapportens datering. Klagen skal indgives på et skema, som er udarbejdet af Energistyrelsen. Dette skema finder du på [www.maerkdinbygning.dk](http://www.maerkdinbygning.dk). Det certificerede energimærkningsfirma behandler klagen og meddeler skriftligt sin afgørelse af klagen til dig som klager. Det certificerede energimærkningsfirmas afgørelse af en klage kan herefter påklages til Energistyrelsen.

Dette skal ske inden 4 uger efter modtagelsen af det certificerede energimærkningsfirmas afgørelse af sagen.

Klagen kan i alle tilfælde indbringes af bygningens ejer, herunder i givet fald en ejerforening, en andelsforening, anpartsforening eller et boligselskab, ejere af ejerlejligheder, andelshavere, anpartshavere og aktionærer i et boligselskab, samt købere eller erhververe af energimærkede bygninger eller lejligheder.

Reglerne fremgår af §§ 37 og 38 i bekendtgørelse nr. 673 af 25. juni 2012.

Energistyrelsen fører tilsyn med energimærkningsordningen. Til brug for stikprøvekontrol af om energimærkningspligten er overholdt, kan Energistyrelsen indhente oplysninger i elektronisk form fra andre offentlige myndigheder om bygninger og ejerforhold mv. med henblik på at kunne foretage samkøring af registre i kontroløjemed.

Energistyrelsens adresse er:

Energistyrelsen  
Amaliegade 44  
1256 København K  
E-mail: ens@ens.dk

# Energimærke

Lager- og personalebygning  
Dampskibskajen 3  
3700 Rønne



  
**ENERGI**

STYRELSEN

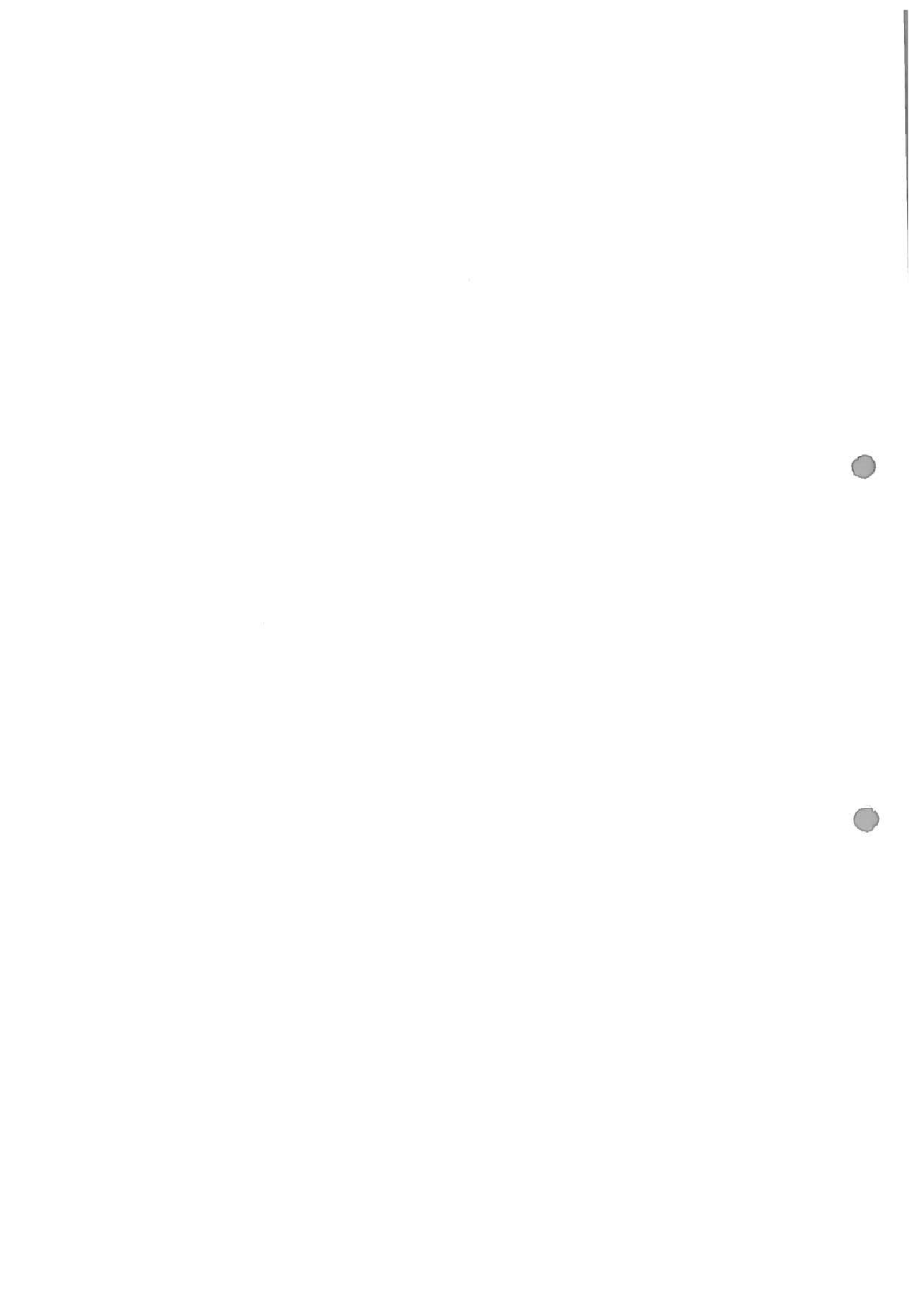
Gyldig fra den 12. november 2014 til den 12. november 2024

Energimærkningsnummer 311083114

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Brugsretsaftale med Rønne Havn

Appendiks 3 til Ydelsesspecifikation





**Matr.nr.: 1795, Rønne Bygrunde m.fl**

**Beliggende: Havnen 1, Rønne**

**Anmelder:**

**Advokat**

**Kasper Mortensen**

**Vimmelskiftet 47**

**1161 København K**

**Tlf.: 33 15 20 10**

ORIGINAL 107556 01 0000.0034 15.01.2004 TH  
1.400,00 K

## **AFTALE**

**Om brugsret til  
færgeleje 1 i Rønne Havn**

## **1. Aftalens parter og formål**

Denne aftale indgås mellem Rønne Havn, Munch Petersens Vej 2, 3700 Rønne (i aftalen omtalt som "havnen") og Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Formålet med aftalen er at sikre færger, som anvendes til færgeoverfarten til Rønne hvortil staten yder tilskud (samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm), fortrinsret til et forud fastlagt færgeleje i havnen.

## **2. Brugsrettens indhold og omfang**

Den til enhver tid værende operatør, som af Trafikministeriet antages til at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, har brugsret til det færgeleje, der er markeret med rødt på vedlagte oversigtstegning (aftalens bilag 1), kaldet færgeleje 1, og til det på aftalens indgåelsestidspunkt eksisterende opmarchområde, der er markeret med blå på vedlagte oversigtstegning (aftalens bilag 2).

Brugsretten indebærer en fortrinsret for operatøren til at anvende færgelejet på de tidspunkter, som er fastlagt i den til enhver tid gældende sejlplan for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Operatøren skal fremsende et udkast til det kommende kalenderårs sejlplan til havnen hvert år senest den 1. juli, og den endelige sejlplan skal fremsendes til havnen senest den 1. september.

Ændringer af sejlplanen skal være sagligt begrundet i varetagelse af hensynet til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Forøget sejlads kræver dog et varsel på 3 måneder, medmindre der foreligger helt ekstraordinære omstændigheder.

Antager Trafikministeriet en ny operatør til at varetage den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, overgår brugsretten til den nye operatør samtidig hermed, således at den nye operatør har mindst samme rettigheder som den udtrædende operatør, og idet havnen efter modtagelse af et skriftligt varsel derom på 4 uger er indstillet på at optage forhandlinger med den nye operatør om eventuelle, nødvendige tilpasninger af sejlplanen indtil den nye operatør senest den 1. juli fremsender udkast til sin første sejlplan for et kommende kalenderår. Eventuelle tilpasninger skal forudsætningsvist kunne koordineres med sejlplaner for eventuelle, øvrige brugere af færgeleje 1, allerede aftalt for det igangværende kalenderår. Trafikministeriet meddeler havnen identiteten på den operatør, der forestår den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Meddelelsen herom gives snarest muligt efter at operatøren er valgt.

Brugsretten, og dermed Trafikministeriets fortrinsret, ophører, såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ophører. Hvis ansvaret for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm overgår til en anden offentlig myndighed kan Trafikministeriet overlade sine rettigheder og forpligtelser i henhold til nærværende brugsaftale til vedkommende myndighed. Trafikministeriet underretter havnen om såvel ophør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm som om ansvarets overgang til en anden offentlig myndighed. Havnen gives et varsel derom på minimum tre måneder, idet dog varslet alene fastsættes til en måned ved overgang til en anden offentlig myndighed.

Kan havnen på grund af uforudsete forhold ikke stille færgeleje 1 til rådighed for operatøren, er havnen forpligtet til så vidt muligt at give operatøren fortrinsret til et andet anvendeligt færgeleje på de i sejlplanen fastlagte tidspunkter, indtil operatøren på ny kan få rådighed over færgeleje 1. Havnen ifalder ikke ansvar derfor, såfremt færgeleje 1 ikke kan stilles til rådighed på grund af omstændigheder, der skyldes force majeure.

Trafikministeriet og havnen har en fælles interesse i, at færgelejet er så fleksibelt som muligt i den forstand, at det kan anvendes til så mange færgetyper som muligt. Trafikministeriet er i fortsættelse heraf indforstået med, at færgelejet anvendes af andre brugere end havnen. Havnen vil som ejer af færgelejet søge at tilsigte, at eventuelle ombygninger af færgelejet ikke forringer fleksibiliteten.

### **3. Vederlag**

Havnen modtager ikke særskilt vederlag for fortrinsretten i henhold til nærværende aftale. Aftalen indebærer ingen begrænsninger i havnens almindelige adgang til at opkræve havneafgifter m.v. hos operatøren.

### **4. Opsigelse.**

Aftalen træder i kraft ved dens underskrivelse.

Havnen kan opsigte aftalen med 3 måneders varsel såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ændres således, at der på Bornholm anløbes en anden havn end Rønne Havn, idet der kan opsiges til ophør til det tidspunkt, hvor anløb af anden havn indledes. Havnen kan endvidere med samme varsel opsigte aftalen, såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ændres således, at der ikke sejles året rundt med en jævnt fordelt og gennemsnitlig anløbsfrekvens svarende til mindst en daglig afgang.

I øvrigt kan havnen ikke opsigte aftalen.

### **5. Tinglysning**

Nærværende aftale tinglyses servitutstiftende på ejendommen matr.nr. 1795 og 1796  
Rønne Bygrunde ~~1795~~

Servitutten respekterer de på ejendommen hvilende servitutter m.v., idet der herom henvises til ejendommens blad i tingbogen.

Påtaleberettiget ifølge servitutten er: Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Tinglysningsafgift afholdes af Trafikministeriet. Aftalen aflyses ved dens ophør af Trafikministeriet for Trafikministeriets regning. Trafikministeriet er uden ugrundet ophold forpligtet til at aflyse aftalen efter dens ophør, uanset årsag.

#### 6. Underskrifter

Aftalen foreligger i to underskrevne eksemplarer, hvoraf havnen og Trafikministeriet har modtaget et eksemplar hver.

~~Den 7 / 2003~~

Carl Ilsøe Hans Kümler



Rønne Havn

Den 16 / 12 2003

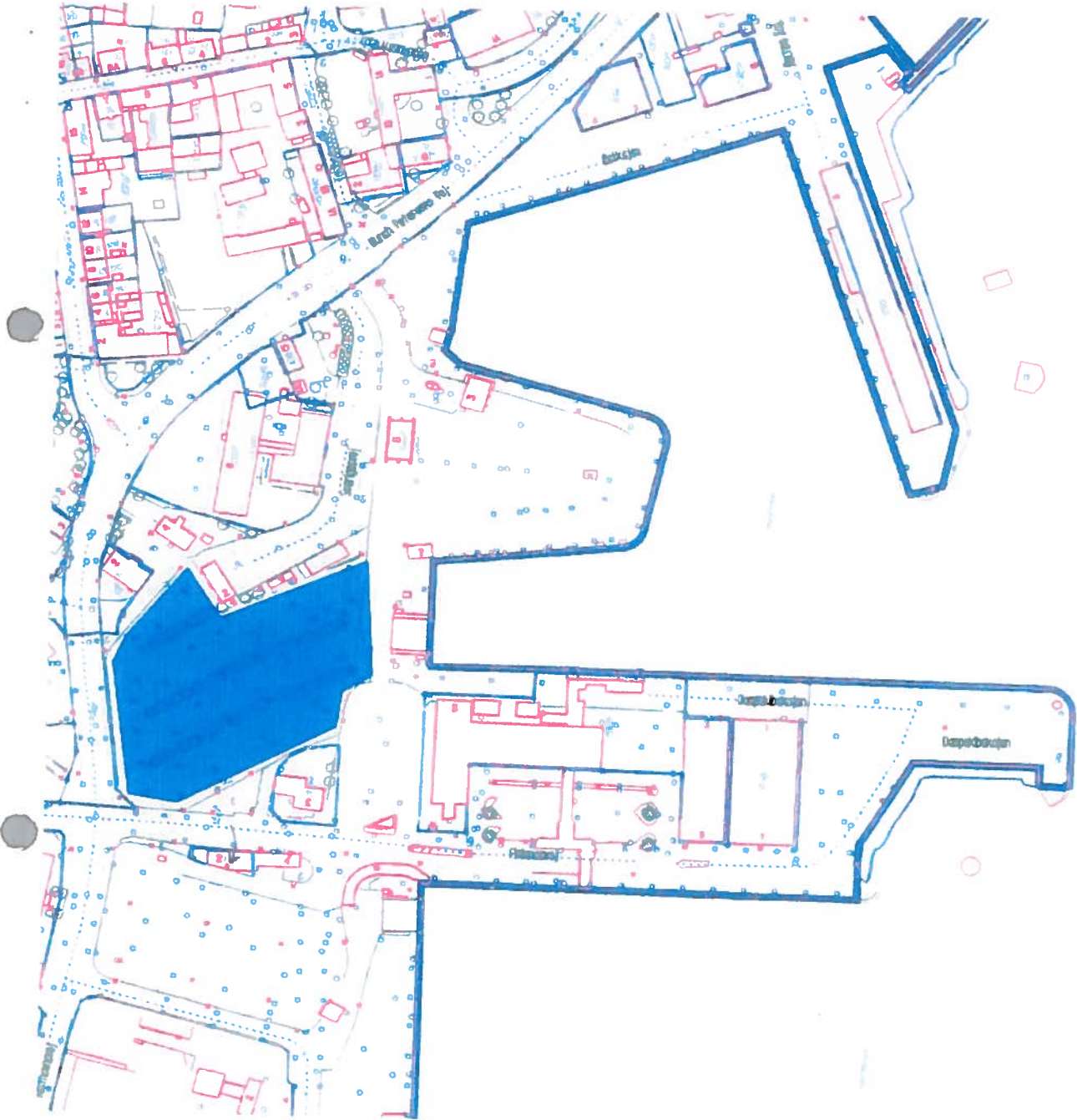


Thomas Egebo, departementschef

Trafikministeriet



**Bilag 2**



\*\*\* \* \*\*\*  
\* \* \*  
\* \* \*\*\*  
\* \* \* Retten i Rønne  
\* \*\*\* \*\*\* Tinglysningsafdelingen

Akt.nr.:  
U 281

Påtegning på byrde  
Vedrørende matr.nr. 1795 m.fl. Grund, Rønne Bygrunde  
Ejendomsejer: Rønne Havn  
Lyst første gang den: 15.01.2004 under nr. 1191  
Senest ændret den : 15.01.2004 under nr. 1191

Retten i Rønne den 15.01.2004



Charlotte Benn Bjørnhof, oass.

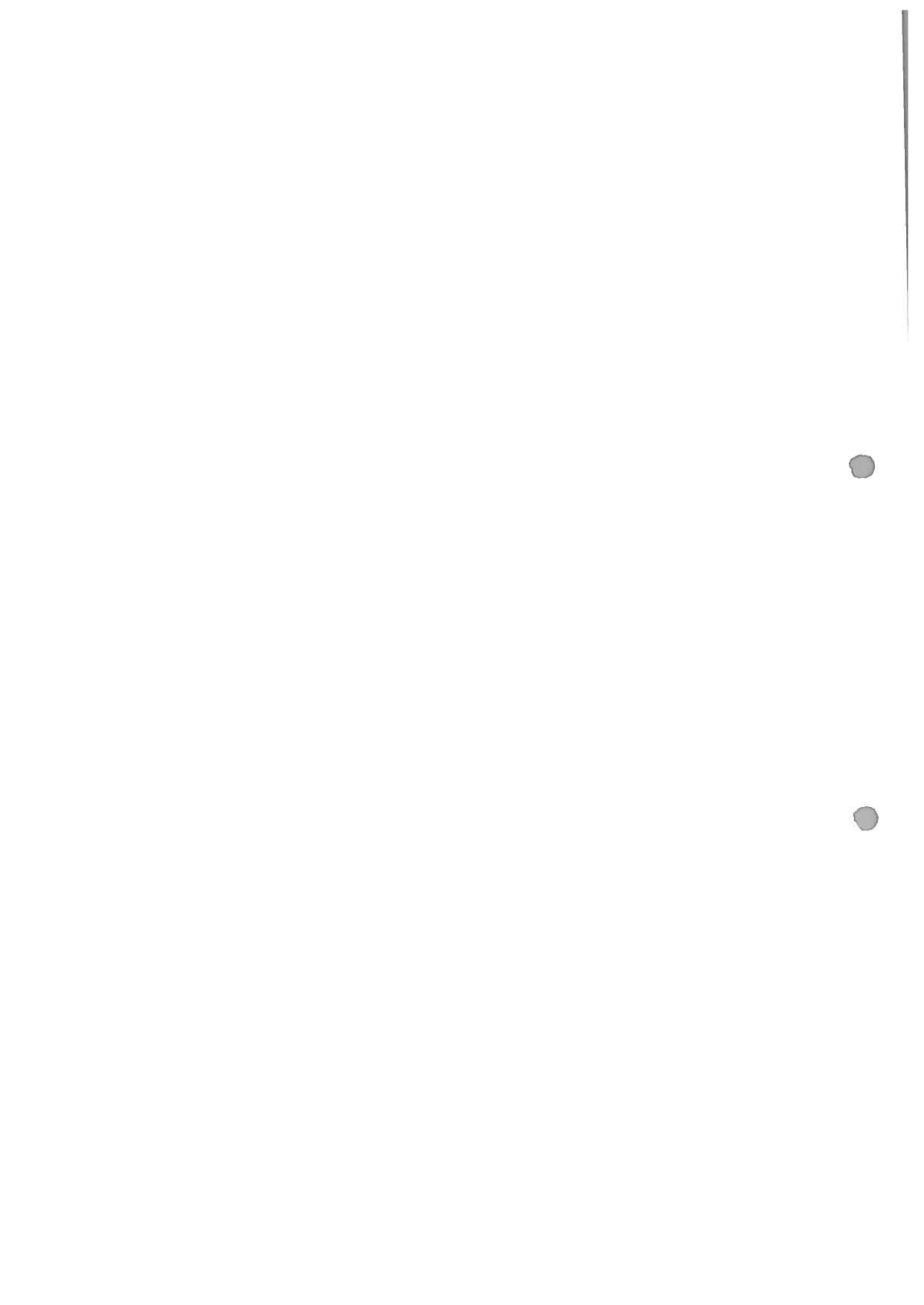




Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Brugsretsaftale med Ystad Havn

Appendiks 4 til Ydelsesspecifikation



Mellan danska staten genom Trafikstyrelsen for jernbane og færger, Adelgade 13, DK-1304 Köpenhamn K, Danmark, fortsättningsvis Trafikstyrelsen, och Ystad Hamn Logistik AB, org. nr.: 556008-2652, Hamntorget 2, SE-271 39 Ystad, fortsättningsvis Hamnen, har denna dag träffats följande

## AVTAL OM NYTTJANDERÄTT TILL FÄRJELÄGEN I YSTAD HAMN

### 1. Bakgrund

1.1 Danska staten har genom rederiet BornholmsTrafikken under åtskilliga år bedrivit färjetrafik mellan Bornholm och Ystad beträffande den samhällsmotiverade färjebetjäningen av Bornholm, fortsättningsvis Trafiken. År 2003 lades trafiken ut på anbud, och syftet med föreliggande avtal är att säkra färjor, som används till färjeöverfarten Ystad-Rønne, till vilken danska staten lämnar bidrag (den samhällsmotiverade färjebetjäningen av Bornholm), förtursrätt till i förväg fastställda färjelägen i hamnen.

### 2. Syftet med avtalet

2.1 Syftet med avtalet är att Trafikstyrelsen tillförsäkras tillgång och förtursrätt till närmare fastställda färjelägen i Ystad hamn med uppställningsområden för fordon mm. Denna rätt kan nyttjas av det rederi som vid var tid av Trafikstyrelsen utses att bedriva Trafiken, fortsättningsvis Operatören.

2.2 Om så påkallas av Operatören och/eller Hamnen kan ett särskilt avtal träffas för nyttjandet av Ystad hamn och aktuella färjelägen under avtalstiden. Sådana avtal gäller enkom den aktuella opertörsperioden och är sålunda temporära och kan inte ändra föreliggande nyttjanderättsavtal.

2.3 Vidare gäller för nyttjandet av Ystad hamn och hamnområdet de av Hamnen vid var tid antagna hamn- och stuveritaxorna liksom för Hamnen gällande ordnings- och säkerhetsföreskrifter (Hamnordningen).

Mellem den danske stat, ved Trafikstyrelsen for jernbane og færger, Adelgade 13, 1304 København K, herefter Trafikstyrelsen, og Ystad Hamn Logistik AB, org. Nr.: 556008-2652, Hamntorget 2, SE-271 39 Ystad, Sverige, herefter Havnen, er der dags dato indgået følgende

## AFTALE OM BRUGSRET TIL FÆRGELEJE/R I YSTAD HAVN

### 1. Baggrund

1.1 Den danske stat har i adskillige år gennem rederiet BornholmsTrafikken drevet færgetrafik mellem Bornholm og Ystad vedrørende den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, herefter Trafikken. I år 2003 blev Trafikken udliciteret, og formålet med nærværende aftale er at sikre færger, der anvendes til færgeoverfarten Ystad-Rønne, hvortil staten yder tilskud (den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm), fortrinsret til forud fastlagte færgelejer i havnen.

### 2. Formålet med aftalen

2.1 Formålet med aftalen er at sikre Trafikstyrelsen adgang og fortrinsret til nærmere bestemte færgelejer i Ystad havn med opmarchplads til køretøjer m.v. Denne ret kan benyttes af det rederi, som Trafikstyrelsen til enhver tid udpeger til at drive Trafikken, herefter Operatören.

2.2 Såfremt Operatören og/eller Havnen kræver det, kan der indgås en særskilt aftale angående anvendelse af Ystad havn og de dertilhørende færgelejer i aftalens løbetid. Sådanne aftaler er alene gældende for den pågældende operatorperiode og er således midlertidige og kan ikke ændre nærværende brugsretsaftale.

2.3 For brugen af Ystad havn og havneområdet gælder endvidere de af Havnen til enhver tid fastlagte havne-, læsse- og losseafgifter, såvel som de for Havnen gældende ordens- og sikkerhedsforskrifter (Havneordningen).

### 3. Rättighetens innehåll och omfattning

3.1 Den Operatör som av Trafikstyrelsen antas att bedriva Trafiken skall ha förtursrätt att enligt i p. 3.3 fastställda förutsättningar nyttja de idag aktuella färjelägena som används för Trafiken, dvs. HSC-färjeläget samt de konventionella färjelägena, nr. 3 och 6, markerade på bifogade karta (bilaga 1), med därtill hörande uppställningsområden för fordon mm.

För det fall Operatören skulle använda andra än de idag använda fartygen, får förhandlingar upptas med Operatören angående de aktuella färjelägena från fall till fall i syfte att uppnå lämpligaste anpassning av färjelägen, såväl tekniskt som kostnadsmässigt. Sådana/särskilda anpassningskostnader skall bekostas av Operatören.

3.2 För det fall på grund av oförutsedda omständigheter eller för genomförande av underhållsåtgärder Hamnen inte kan ställa avtalat färjeläge till Operatörens förfogande, skall Hamnen till dess detta åter kan nyttjas, så vitt som möjligt, ge Operatören tillgång till annat färjeläge för nyttjande enligt sin tidtabell.

Motsvarande gäller för det fall att det vid byte av Operatör finns behov av återställning av färjeläge samt nya anpassningar av färjeläge.

Hamnen är inte skyldig att utbetala någon form av ersättning till vare sig Operatören eller Trafikstyrelsen som kompensation vid denna typ av händelser.

3.3 Förtursrätten att nyttja lägena gäller i enlighet med den vid var tid av Trafikstyrelsen, Operatören och Hamnen godkända, antagna tidtabellen.

Operatören skall översända ett utkast till kommande års tidtabell till Hamnen senast den 1 juli varje år, och den slutgiltiga tidtabellen skall översändas till Hamnen senast den 1 september varje år.

### 3. Indhold og omfang af rettigheden

3.1 Den Operatør, der udpeges af Trafikstyrelsen til at forestå Trafikken, skal i henhold til de i pkt. 3.3. fastlagte forudsætninger have fortrinsret til at benytte de færgelejer, der anvendes til Trafikken i dag, dvs. HSC-færgelejet samt de konventionelle færgelejer, nr. 3 og 6, der er markeret på vedlagte kort (bilag 1) med dertilhørende opmarchpladser til køretøjer m.v.

I tilfælde af, at Operatøren måtte anvende andre skibe end dem, der anvendes i dag, skal der foretages forhandlinger angående de pågældende færgelejer i hvert enkelt tilfælde med Operatøren med henblik på at opnå den mest hensigtsmæssige tilpasning af færgelejer teknisk såvel som omkostningsmæssigt. Sådanne/særskilte tilpasningsomkostninger skal afholdes af Operatøren.

3.2 I tilfælde af, at Havnen på grund af uforudsete omstændigheder eller som følge af vedligeholdelsesforanstaltninger ikke kan stille det aftalte færgeleje til rådighed for Operatøren, skal Havnen, indtil det igen kan benyttes, så vidt muligt give Operatøren adgang til et andet færgeleje til brug i henhold til dennes sejlplan.

Tilsvarende gælder i tilfælde af, at der ved skift af Operatør er behov for reetablering af færgeleje samt nyttilpasning af færgeleje.

Havnen er ikke forpligtet til at betale nogen form for erstatning hverken til Operatøren eller Trafikstyrelsen som kompensation ved denne type hændelser.

3.3 Fortrinsretten til at benytte lejerne gælder i henhold til den til enhver tid af Trafikstyrelsen, Operatøren og Havnen godkendte, fastlagte sejlplan.

Operatøren skal senest den 1. juli hvert år fremsende et udkast til næste års sejlplan til Havnen, og den endelige sejlplan skal fremsendes til Havnen senest den 1. september hvert år.

#### 3.4 Före anbud

Före varje nytt anbud rörande den samhällsmotiverade färjetjänningen av Bornholm kommer Trafikstyrelsen att för Hamnen framlägga principer angående seglationen Rønne-Ystad i syfte att säkra, att Hamnen kan acceptera anbuds materialets villkor för seglation till Ystad.

#### 3.5 Första tidtabell

Trafikstyrelsen skall tillse att den vinnande Operatören förpliktas att översända utkast till en första tidtabell (gällande från 2011.09.01 till 2011.12.31) till Hamnen den 1 maj 2010 i syfte att erhålla Hamnens godkännande.

3.6 Ändringar i tidtabellen skall vara sakligt motiverade i beaktande av och av hänsyn till syftet med Trafiken (den samhällsmotiverade färjetjänningen av Bornholm). Förändrad seglation/tidtabell kräver en föransökan på 3 månader, såvida inte extraordinära omständigheter föreligger.

Det är avtalat, att såvida en part, antingen Hamnen, Trafikstyrelsen eller Operatören, anser att det finns behov av ändringar i tidtabellen, så skall andra parten vid var tid med ett positivt, samarbetande och ansvarigt sätt vara villig att snarast möjligt delta i en diskussion i syfte att finna en för alla parter acceptabel lösning.

3.7 Hamnen äger rätt att fritt disponera kajanläggningarna på tider utanför de som är tillägnade Operatören.

3.8 Föreliggande avtal innebär dessutom möjligheten att använda Hamnens terminalbyggnad i anslutning till den samhällsmotiverade färjetjänningen av Bornholm.

#### 3.9 Överlåtelse till ny Operatör

Antar Trafikstyrelsen en ny Operatör att stå för den samhällsmotiverade färjetjänningen av Bornholm, övergår nyttjanderätten till den nya Operatören senast samtidigt härmed, varvid den nya Operatören har samma rättigheter och skyldigheter som den utträdande Operatören.

#### 3.4 Forud for udbud

Forud for hvert nyt udbud vedrørende den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm vil Trafikstyrelsen foreholde Havnen principperne for sejladsen Rønne-Ystad med det formål at sikre, at udbudsmaterialets betingelser vedrørende sejlads til Ystad kan imødekommes af Havnen.

#### 3.5 Første sejlplan

Trafikstyrelsen skal sikre, at den vindende Operatør tilpligtes at fremsende udkast til første sejlplan (gældende fra 01.09.2011 til 31.12.2011) til Havnen den 1. maj 2010 med henblik på at opnå Havnens godkendelse.

3.6 Ændringer i sejlplanen skal være sagligt begrundet i betragtning af og af hensyn til formålet med Trafikken (den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm). Ændret sejlads/sejlplan kræver et varsel på 3 måneder, såfremt der ikke foreligger ekstraordinære omstændigheder.

Det er aftalt, at såfremt en part, det være sig Havnen, Trafikstyrelsen eller Operatøren mener, at der er behov for ændringer i sejlplanen, vil den anden part til enhver tid med en positiv, samarbejdsvillig og ansvarlig holdning være parat til hurtigst muligt at deltage i en drøftelse med henblik på at få afprøvet, om det er muligt at finde en løsning, der er acceptabel for alle parter.

3.7 Havnen er berettiget til frit at disponere over kajanlæggene på de tidspunkter, der ligger uden for dem, der er tilegnet Operatøren.

3.8 Nærværende aftale indebærer ligeledes en adgang til at benytte Havnens terminalbygning i tilslutning til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

#### 3.9 Overdragelse til ny Operatør

Hvis Trafikstyrelsen udpeger en ny Operatør til at varetage den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, overgår brugsretten til den nye Operatør senest samtidig hermed, således at den nye Operatør har mindst samme rettigheder og pligter som den udtrædende Operatør.

3.10 Trafikstyrelsen skall snarast meddela Hamnen när den antar en ny Operatör att ombesörja Trafiken samt informera Hamnen om dennes identitet, varvid Operatören skall ha rätt att nyttja kajanläggningarna. Hamnen skall snarast medverka till att erforderliga anpassningar av färjelägena kan ske, såväl tekniskt som tidtabellsmässigt intill dess den fastställda tidtabellen för nästkommande år träder i kraft.

#### 3.11 Anpassning av färjelägen

Åtgärder för anpassning av kajanläggningarna liksom investeringar i dessa skall alltid i förväg diskuteras mellan Operatören och Hamnen. Kostnaderna härför skall bekostas av Operatören. Hamnen är och förblir ägare till gjorda mur- och väggfasta investeringar, såvida inte Hamnen för visst fall godkänner att Operatören äger viss utrustning för Operatörens särskilda behov och som underhålls av denne. Operatören är skyldig att genomföra samt bekosta återställandet i samband med att den av Operatören ägda utrustningen avlägsnas från Hamnen. Återställandet skall vara utfört senast den dag då avtalet mellan Operatören och Hamnen, eller Operatören och Trafikstyrelsen, löper ut. I det fall så inte sker äger Hamnen rätt att genomföra återställandet på Operatörens bekostnad.

3.12 Trafikstyrelsen och Hamnen har ett gemensamt intresse av att färjelägena är så flexibla som möjligt i så måtto, att de kan användas till så många färjetyper som möjligt. Trafikstyrelsen är som ett led häri införstådd med att färjelägena nyttjas av andra användare än den antagna Operatören. Hamnen kommer som ägare av färjelägena sträva efter att eventuella ombyggnader av färjeläget inte försämrar flexibiliteten.

#### 4. Ersättning

Hamnen erhåller inte särskild ersättning för detta avtal. Avtalet innebär inga begränsningar i Hamnens allmänna rätt att begära hamnavgifter mm av Operatören.

3.10 Trafikstyrelsen skal snarest meddele Havnen, når den udpeger en ny Operatør til at stå for Trafikken, samt informere Havnen om dennes identitet, hvorved Operatøren skal være berettiget til at benytte kajanlæggene. Havnen skal snarest medvirke til, at nødvendige tilpasninger af færgelejerne kan finde sted, teknisk såvel som sejlplansmæssigt, indtil den fastsatte sejlplan for det næste år træder i kraft.

#### 3.11 Tilpasning af færgelejer

Foranstaltninger for tilpasning af kajanlæggene såvel som investeringer i disse, skal altid drøftes mellem Operatøren og Havnen på forhånd. Omkostningerne hertil skal afholdes af Operatøren. Havnen er og forbliver ejer af foretagne nagelfaste investeringer, såfremt Havnen ikke i det pågældende tilfælde godkender, at Operatøren ejer bestemt udstyr, der er beregnet til at opfylde Operatörens særlige behov, og som vedligeholdes af denne. Operatøren er forpligtet til at gennemføre samt betale reetableringen i forbindelse med, at det af Operatøren ejede udstyr fjernes fra Havnen. Reetableringen skal være udført senest den dag, hvor aftalen mellem Operatøren og Havnen, eller Operatøren og Trafikstyrelsen, udløber. I tilfælde af, at dette ikke sker, er Havnen berettiget til at gennemføre reetableringen for Operatörens regning.

3.12 Trafikstyrelsen og Havnen har en fælles interesse i, at færgelejerne er så fleksible som muligt i den forstand, at de kan anvendes til så mange færgetyper som muligt. Trafikstyrelsen er i fortsættelse heraf indforstået med, at færgelejerne anvendes af andre brugere end den udpegede Operatør. Havnen vil som ejer af færgelejerne tilsinde, at eventuelle ombygninger af færgelejet ikke forringer flexibiliteten.

#### 4. Betaling

Havnen modtager ingen særskilt betaling for denne aftale. Aftalen indebærer ingen begrænsninger i Havnens generelle ret til at opkræve havneafgifter m.v. af Operatøren.



## 5. Force majeure

5.1 Part är befriad från påföljd för underlåtenhet att fullgöra viss förpliktelse enligt detta avtal, om underlåtenheten har sin grund i omständighet ("befriande omständighet"), som ligger utanför parts kontroll och som förhindrar fullgörandet därav. Så snart hindret upphör skall förpliktelsen fullgöras på avtalat sätt. Såsom befriande omständighet skall anses krig, krigshandling, myndighets åtgärd eller underlåtenhet, nytillkommen eller ändrad lagstiftning, konflikt på arbetsmarknad och därmed jämställda omständigheter.

5.2 Part som önskar befrielse enligt första stycket ovan skall utan dröjsmål meddela den andra parten därom.

5.3 Oavsett vad ovan sägs om befrielse från påföljd äger part säga upp avtalet till omedelbart upphörande om fullgörandet av viss förpliktelse försenas med mer än 6 månader.

## 6. Sekretess

6.1 Före varje nytt anbud rörande den samhällsmotiverade färjetjäningen av Bornholm kommer Trafikstyrelsen att för Hamnen framlägga principer angående seglationen, jfr. p. 3.4, i syfte att säkra, att Hamnen kan acceptera anbuds materialets villkor för seglation till Ystad. Hamnen förpliktar sig att behandla denna information med yttersta sekretess.

6.2 Under de vid var tid pågående anbuden rörande den samhällsmotiverade färjetjäningen av Bornholm kommer Hamnen att från intresserade rederier kunna få hänvändelser och önskemål om förhandlingar om villkor för angörande av Ystad Hamn. Hamnen förpliktar sig att behandla sådana hänvändelser med yttersta sekretess, både i förhållande till allmänheten och i förhållande till rederierna, så att inga rederier får besked om hänvändelser/möten eller brist på samma med andra rederier.

## 5. Force majeure

5.1 En part er fritaget for følgerne af manglende opfyldelse af sine forpligtelser i henhold til denne aftale, hvis dette skyldes omstændigheder ("fritagende omstændigheder"), der ligger uden for partens kontrol, og som forhindrer opfyldelsen deraf. Så snart forhindringen ophører, skal forpligtelsen opfyldes på aftalt måde. Som fritagende omstændighed regnes krig, krigshandling, myndighedsforanstaltninger eller -undladelser, ny eller ændret lovgivning, konflikter på arbejdsmarkedet og dermed ligestillede omstændigheder.

5.2 En part, der ønsker fritagelse i henhold til det første afsnit ovenfor, skal uden tøven meddele den anden part dette.

5.3 Uanset det ovenfor anførte om fritagelse for følger, er en part berettiget til at opsige aftalen til omgående ophør, hvis opfyldelsen af en vis forpligtelse bliver forsinket i mere end 6 måneder.

## 6. Tavshedspligt

6.1 Forud for hvert nyt udbud vedrørende den samfundsbegrundede færgetjening af Bornholm vil Trafikstyrelsen foreholde Havnen principperne for sejladsen, jf. pkt. 3.4, med det formål at sikre, at udbudsmaterialets betingelser for sejlads til Ystad kan imødekommes af Havnen. Havnen forpligter sig til at behandle disse informationer med yderste fortrolighed.

6.2 Under de til enhver tid igangværende udbud vedrørende den samfundsbegrundede færgetjening af Bornholm vil Havnen kunne modtage henvendelser og ønsker om forhandling om betingelser for anløb af Ystad Hamn fra interesserede rederier. Havnen er forpligtet til at behandle sådanne henvendelser med yderste fortrolighed, både i forhold til offentligheden og i forhold til rederierne, således at ingen rederier får besked om henvendelser/møder eller mangel på samme med andre rederier.

## 7. Överlåtelse

För det fall ansvaret för upprätthållandet av Trafiken övergår på annan offentlig myndighet skall Trafikstyrelsen överlåta avtalet med dess rättigheter och förpliktelser till denna myndighet. Trafikstyrelsen skall snarast meddela Hamnen om sådan överlåtelse.

## 8. Tvist

8.1 Ev. tvist beträffande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal eller som härrör ur detta avtal skall avgöras i svensk domstol med Ystad tingsrätt som första instans.

8.2 Avtalet skall tolkas och tillämpas i enlighet med svensk lag.

8.3 Avtalet författas på danska och svenska. I fall av språkliga oöverensstämmelser är den svenska texten gällande.

8.4 Ystad Hamn är ansvarig för att detta avtal är i överensstämmelse med svensk lag.

## 9. Avtalstid och uppsägning

9.1 Avtalet träder i kraft vid dess undertecknande och gäller i första hand för första förnyade anbud. För det fall avtalet inte sägs upp av någondera parten senast 12 månader innan utgången härav, jf. pkt. 9.2 og 9.3, skall det gälla även för nya anbudsperioder på motsvarande sätt.

9.2 Trafikstyrelsen äger rätt att under avtalstiden med 12 månaders varsel säga upp detta avtal för det fall den samhällsmotiverade färjebetjäningen av Bornholm helt skulle upphöra. Därvid upphör även Operatörens rätt till kajanläggningarna enligt detta avtal.

9.3 Hamnen äger rätt att med 12 månaders varsel säga upp detta avtal för det fall Hamnen helt skulle upphöra att tillhandahålla hamntjänster.

## 7. Overdragelse

I tilfælde af, at ansvaret for opretholdelse af Trafikken overlades til en anden offentlig myndighed, skal Trafikstyrelsen overdrage aftalen med dens rettigheder og forpligtelser til denne myndighed. Trafikstyrelsen skal snarest informere Havnen om en sådan overdragelse.

## 8. Tvist

8.1 Evt. tvister angående fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale eller som udspringer af denne aftale, skal afgøres ved en svensk domstol med Ystad tingsrätt som første instans.

8.2 Aftalen skal fortolkes og finde anvendelse i henhold til svensk lov.

8.3 Aftalen udfærdiges på dansk og svensk. I tilfælde af sproglige uoverensstemmelser er det den svenske udgave, der er gældende.

8.4 Ystad Havn er ansvarlig for at nærværende aftale er i overensstemmelse med svensk lovgivning.

## 9. Aftalens løbetid og opsigelse

9.1 Aftalen træder i kraft ved dens underskrivelse og gælder i første omgang for første genudbud. For det tilfælde at aftalen ikke opsiges af nogen af parterne senest 12 måneder inden udgangen heraf, jf. pkt. 9.2 og 9.3, skal den ligeledes gælde for nye udbudsperioder på tilsvarende vis.

9.2 Trafikstyrelsen er i aftalens løbetid berettiget til med 12 måneders varsel at opsiges aftalen i tilfælde af, at den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm måtte ophøre helt. Derved ophører også Operatörens ret til kajanlæggene i henhold til denne aftale.

9.3 Havnen er berettiget til med 12 måneders varsel at opsiges denne aftale i tilfælde af, at Havnen helt måtte ophøre med at stille havnetjenester til rådighed.

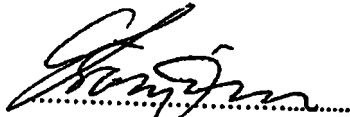
<p><b>10. Underskrifter mm</b> Avtalet har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.</p>	<p><b>10. Underskrifter m.v.</b> Aftalen er udfærdiget i to enslydende eksemplarer, et til hver af parterne.</p>
---	--


Ystad, den 14/3-2008

København, den 29/2-2008

För Ystad Hamn Logistik AB



For Trafikstyrelsen

  
.....  
Vd Lars Bärjesson

  
.....  
Direktør Per Jacobsen

Undertecknade translator Lena From intygar härmed att den danska  
översättningen är en fullständig och noggrann återgivning av den  
svenska texten.

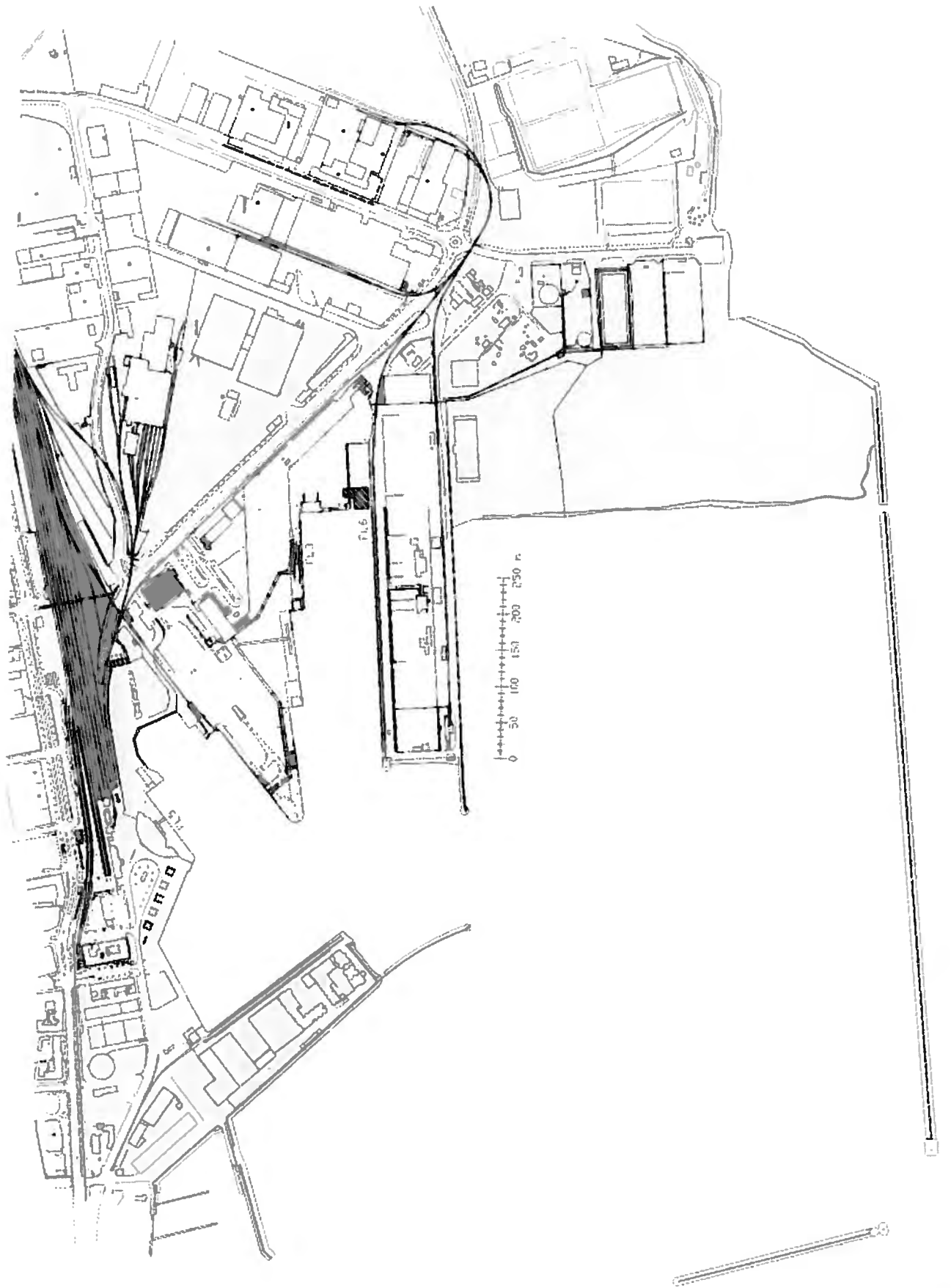
Nivå, den 8 februari 2007

LENA FROM LENA FROM

Statsauktoriserad translator & tolk i svenska

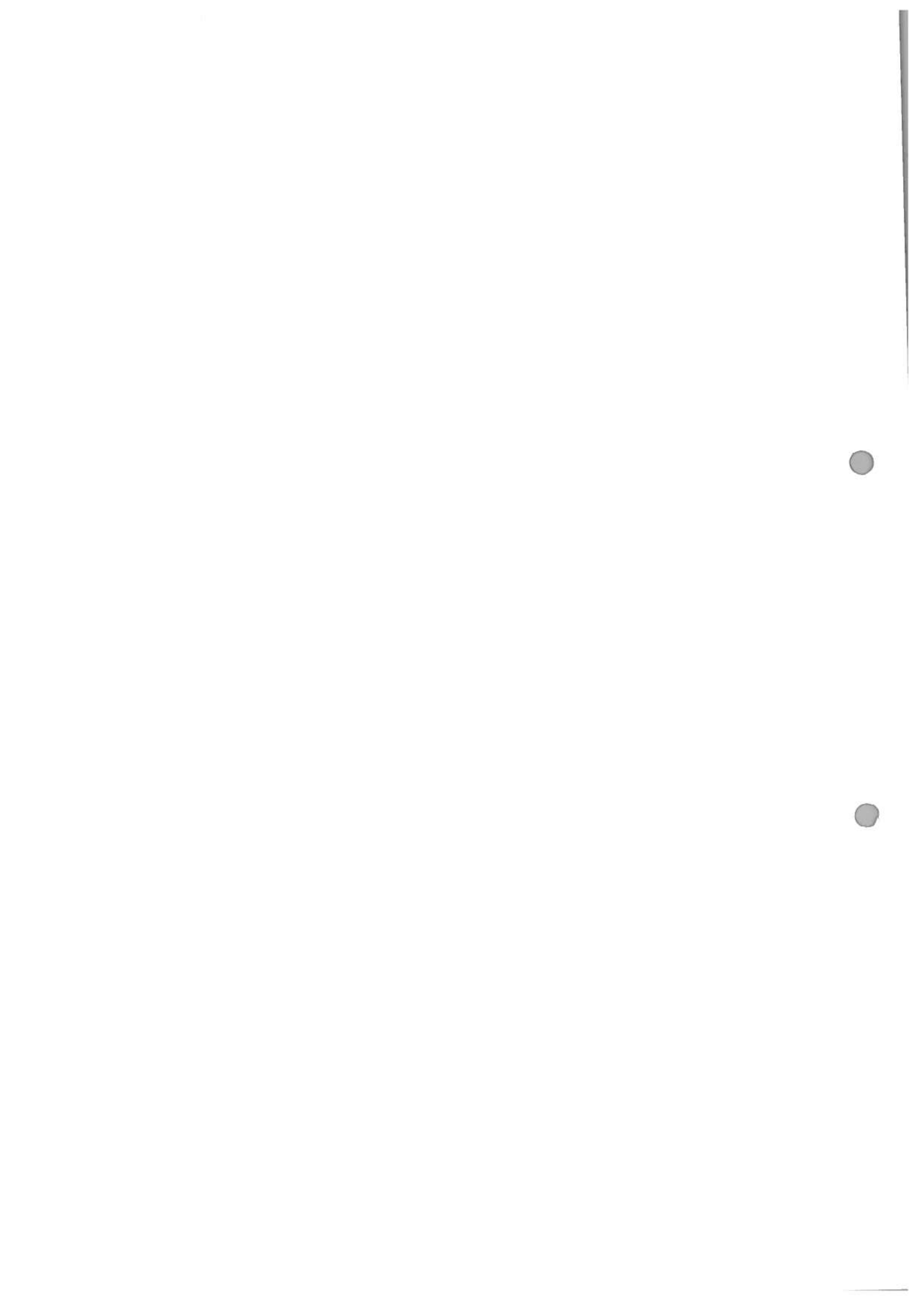
Bilas 1



Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Brugsretsaftale med Køge Havn

Appendiks 5 til Ydelsesspecifikation





**Matr.nr.: 313 a, Køge Bygrunde**  
**Beliggende: Havnen, Køge**

**Anmelder:**  
**Advokat**  
**Kasper Mortensen**  
**Vimmelskaftet 47**  
**1161 København K**  
**Tlf.: 33 15 20 10**

**AFTALE**

**Om brugsret til**  
**Kajplads nr. 40 i Køge Havn**

ORIGINAL 129393 01 0000.0023 15.01.2004 TA  
1.400,00 K

## **1. Aftalens parter og formål.**

Denne aftale indgås mellem Køge Havn, Havnen 39, 4600 Køge (i aftalen omtalt som "havnen") og Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Formålet med aftalen er at sikre færger, som anvendes til færgeoverfarten til Køge-Rønne, hvortil staten yder tilskud (samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm), fortrinsret til et forud fastlagt færgeleje i havnen.

## **2. Brugsrettens indhold og omfang.**

Den til enhver tid værende operatør, som af Trafikministeriet antages til at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, har brugsret til det færgeleje, der er markeret med rødt på vedlagte oversigtstegning (aftalens bilag 1), kaldet Kajplads nr. 40, med nødvendig og tilstrækkelig andel i det eksisterende opmarchområde ved færgelejet.

Brugsretten indebærer en fortrinsret for operatøren til at anvende færgelejet på de tidspunkter, som er fastlagt i den til enhver tid gældende sejlplan for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Operatøren skal fremsende det kommende kalenderårs sejlplan til havnen hvert år senest den 1. september.

Ændringer af sejlplanen skal være sagligt begrundet i varetagelse af hensynet til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Forøget sejlads kræver dog et varsel på 3 måneder, medmindre der foreligger helt ekstraordinære omstændigheder.

Antager Trafikministeriet en ny operatør til at varetage den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, overgår brugsretten til den nye operatør samtidig hermed, således at den nye operatør har mindst samme rettigheder som den udtrædende operatør, og idet havnen er indstillet på at optage forhandlinger med den nye operatør om de nødvendige tilpasninger af sejlplanen indtil den nye operatør senest den 1. september fremsender sin første sejlplan for et kommende kalenderår. Trafikministeriet meddeler havnen identiteten på den operatør, der forestår den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Meddelelsen herom gives snarest muligt efter at operatøren er valgt.

Brugsretten, og dermed Trafikministeriets fortrinsret, ophører, såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ophører. Hvis ansvaret for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm overgår til en anden offentlig myndighed kan Trafikministeriet overlade sine rettigheder i henhold til nærværende brugsaftale til vedkommende myndighed. Trafikministeriet underretter havnen om såvel ophør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm som om ansvarets overgang til en anden offentlig myndighed.

Kan havnen på grund af uforudsete forhold ikke stille færgelejet til rådighed for operatøren eller nogen anden, er havnen forpligtet til så vidt muligt at give operatøren fortrinsret til et andet anvendeligt færgeleje på de i sejlplanen fastlagte tidspunkter, indtil operatøren på ny kan få rådighed over færgeleje 1.

Trafikministeriet og havnen har en fælles interesse i, at færgelejet er så fleksibelt som muligt i den forstand, at det kan anvendes til så mange færgetyper som muligt. Havnen vil som ejer af færgelejet tilsinde, at eventuelle ombygninger af færgelejet ikke forringer fleksibiliteten.

### **3. Vederlag.**

Havnen modtager ikke særskilt vederlag for fortrinsretten i henhold til nærværende aftale. Aftalen indebærer ingen begrænsninger i havnens almindelige adgang til at opkræve havneafgifter m.v. hos operatøren.

### **4. Opsigelse.**

Havnen kan opsigte aftalen såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ændres således, at der på Sjælland skal anløbes en anden havn end Køge havn. I øvrigt kan havnen ikke opsigte aftalen.

### **5. Tinglysning.**

Nærværende aftale tinglyses servitutstiftende på ejendommen matr.nr. 313 a, Køge Bygrunde.

Servituten respekterer de på ejendommen hvilende servitutter m.v., idet der herom henvises til ejendommens blad i tingbogen.

Påtaleberettiget ifølge servituten er: Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Tinglysningsafgift afholdes af Trafikministeriet. Aftalen aflyses ved dens ophør af Trafikministeriet for Trafikministeriets regning.

### **6. Underskrifter.**

Aftalen foreligger i to underskrevne eksemplarer, hvoraf havnen og Trafikministeriet har modtaget et eksemplar hver.

Den 3 / 7 2003

Mads Andersen

Havnen

Mads Andersen

Niels P. Nielsen

Den 18 / 9 2003

Thomas Egebo

Trafikministeriet

Thomas Egebo  
departementschef


\*\*\* \* \*\*\*  
\* \* \*  
\* \* \*\*\*  
\* \* \* Retten i Køge  
\* \*\*\* \*\*\* Tinglysningsafdelingen

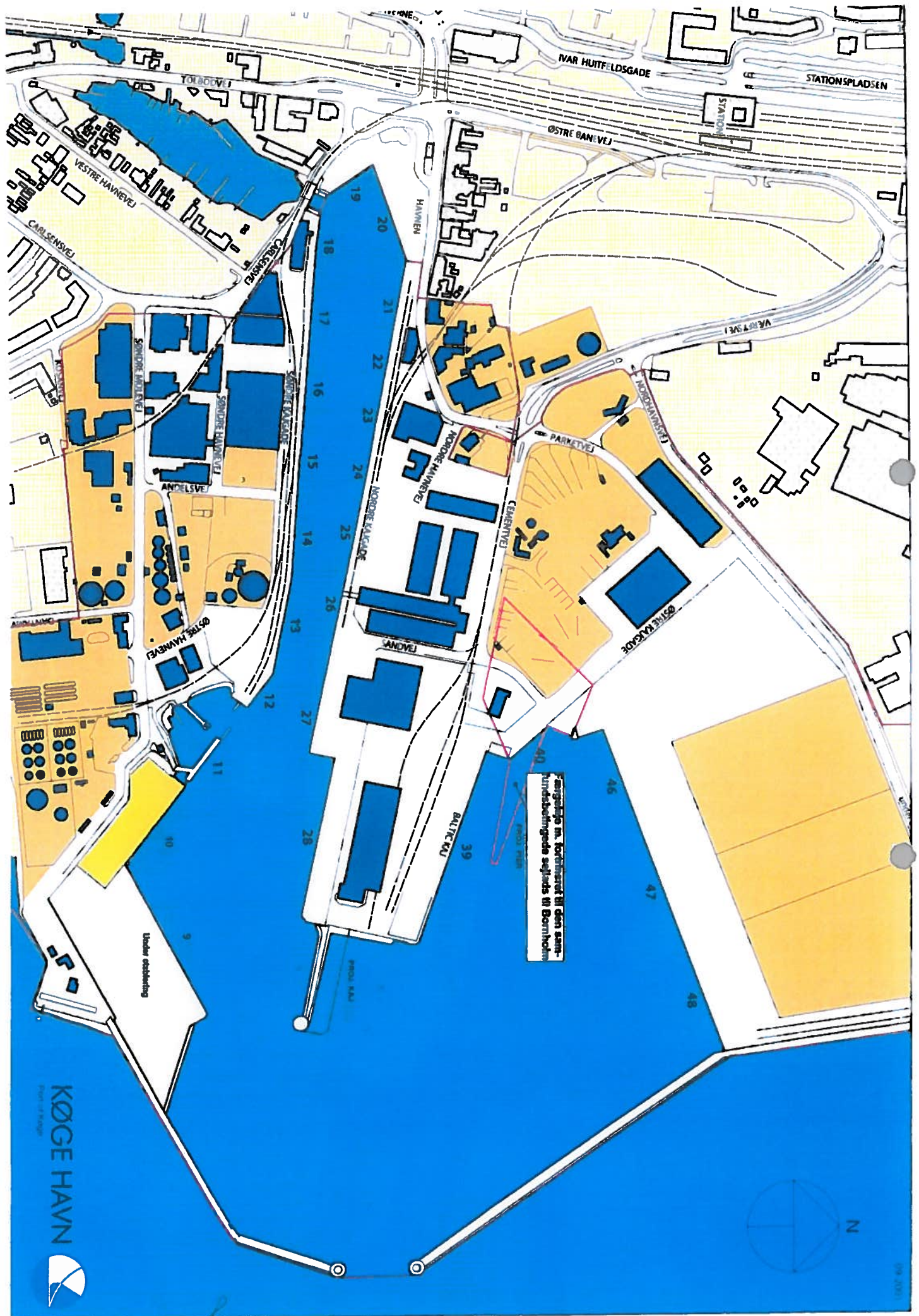
Side: 5

Akt.nr.:  
AC 520

Påtegning på byrde  
Vedrørende matr.nr. 313 A m.fl. Grund, Køge Bygrunde  
Ejendomsejer: Køge Havn m.fl.  
Lyst første gang den: 15.01.2004 under nr. 1378  
Senest ændret den : 15.01.2004 under nr. 1378

Retten i Køge den 15.01.2004

  
Anni Ibsen



Bilag 1



Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk



# Spørgsmål til kundetilfredsheds- måling

Appendiks 6 til Ydelsesspecifikation



# Indhold

1	Kundetilfredshedsmåling.....	5
1.1	Generelt.....	5
1.2	Baggrundsspørgsmål.....	5
1.3	Spørgsmål og vægtning .....	6

#### 4. | Spørgsmål til kundetilfredsheds-måling

# 1 Kundetilfredshedsmåling

## 1.1 Generelt

De i de følgende punkter oplyste spørgsmål skal anvendes ved kundetilfredshedsmålinger. Spørgsmålene er opdelt i kategorier med en nærmere angivet vægtning af spørgsmålene inden for hver kategori.

Spørgsmålenes præcise ordlyd og opstilling fastlægges i samarbejde mellem Operatøren og Transport- og Bygningsministeriet. I tilfælde af uenighed bestemmer Transport- og Bygningsministeriet den præcise ordlyd.

De kantede parenteser, "[Operatøren]", skal erstattes med Operatørens navn, når spørgsmålene stilles.

## 1.2 Baggrundsspørgsmål

De i Tabel 1 angivne baggrundsspørgsmål vedrører oplysninger om kundernes køn, alder, formål med rejsen m.m. og er således ikke belagt med bod.

Tabel 1 | Baggrundsspørgsmål

Baggrundsspørgsmål	Svarmuligheder
Hvad er formålet med denne rejse?	<input type="checkbox"/> Til/fra arbejde <input type="checkbox"/> Til/fra uddannelse <input type="checkbox"/> Forretningsrejse/tjenesterejse <input type="checkbox"/> Fritidsrejse <input type="checkbox"/> Andet
Hvordan er du kommet om bord på færgen?	<input type="checkbox"/> Gående <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Last-/varebil <input type="checkbox"/> Motorcykel <input type="checkbox"/> Cykel <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Andet
Hvordan har du købt din billet til færgen?	<input type="checkbox"/> Internettet <input type="checkbox"/> Terminalen på havnen <input type="checkbox"/> Telefonisk <input type="checkbox"/> Via overnatningssted eller udlejer <input type="checkbox"/> Via rejsebureau <input type="checkbox"/> Via bus-/togoperatør <input type="checkbox"/> Andet
Hvor ofte rejser du med færgerne til/fra Bornholm?	<input type="checkbox"/> 3 eller flere enkeltture pr. uge <input type="checkbox"/> 1-2 enkeltture pr. uge <input type="checkbox"/> 1-3 enkeltture pr. måned <input type="checkbox"/> 5-11 enkeltture pr. år <input type="checkbox"/> 3-4 enkeltture pr. år <input type="checkbox"/> 2 eller færre enkeltture pr. år
Køn	<input type="checkbox"/> Mand <input type="checkbox"/> Kvinde
Alder	<input type="checkbox"/> 12-19 år <input type="checkbox"/> 20-27 år <input type="checkbox"/> 28-40 år <input type="checkbox"/> 41-50 år <input type="checkbox"/> 51-60 år <input type="checkbox"/> 61-70 år <input type="checkbox"/> 71 år og derover
Hvad er særlig vigtigt for dig, når du rejser med færgen til/fra Bornholm? (angiv evt. flere svar)	<input type="checkbox"/> Færgen afgår og ankommer rettidigt <input type="checkbox"/> Rejsetiden er kort <input type="checkbox"/> Lav pris <input type="checkbox"/> Komfort og faciliteter er gode <input type="checkbox"/> Færgen er ren og pæn <input type="checkbox"/> Nemt at købe billet <input type="checkbox"/> God information på færgen og i havnen <input type="checkbox"/> Personalet er venlige og hjælpsomme <input type="checkbox"/> Mange afgang <input type="checkbox"/> Andet, angiv: _____

Har du kommentarer eller forslag, som kan gøre din færgerejse til/fra Bornholm bedre

Angiv: \_\_\_\_\_

### 1.3 Spørgsmål og vægtning

I de følgende tabeller angives kundetilfredshedsmålingernes spørgsmål opdelt på kategorier og spørgsmålenes vægtning inden for de respektive kategorier.

Tabel 2 | Kategori: Færgerejsen alt i alt

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Denne færgerejse alt i alt	100 %

Tabel 3 | Kategori: Personlig betjening

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Personlig betjening hos [Operatøren], når der søges almen information, svar på spørgsmål eller ved billetkøb (du bedes kun svare, hvis du har haft personlig kontakt til Operatøren)?	10 %
Ventetid ved telefonisk henvendelse?	15 %
Personlig betjening i kiosk, cafeteria og restaurant på denne færge?	40 %
Personlig betjening på denne færge i øvrigt (bl.a. betjening i informationsskranke og personalets synlighed)?	35 %

Tabel 4 | Kategori: Rengøring og vedligeholdelse

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Rengøring og vedligeholdelse i terminalbygningen?	5 %
Rengøring og vedligeholdelse i denne færges cafeteria, restaurant og spiseområder?	31 %
Rengøring og vedligeholdelse på denne færges toiletter?	31 %
Rengøring og vedligeholdelse i øvrige områder på færgen?	31 %
Rengøring og vedligeholdelse i din kahyt (du bedes kun svare, hvis du benytter kahyt)	2 %

Tabel 5 | Kategori: Færgen og adgang til færgen

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Udvalget af varer i kiosk, cafeteria og restaurant på denne færge?	32 %
Mulighederne for at få siddepladser på denne færgerejse? [kun til info]	0 %
Indretning og møbler i denne færges cafeteria, restaurant og spiseområder?	22 %
Indretning, møbler og udstyr på færgen i øvrigt?	26 %

Indretning, møbler og udstyr i din kahyt? (du bedes kun svare, hvis du benytter kahyt)	3 %
Klimaet om bord (temperatur, luftfugtighed, træk osv.)?	10 %
Check-in forløbet i terminalbygningen eller på havnen?	7 %
Adgangsvejene til færgen (herunder også skiltning og snerydning) via terminalbygningen (for gående passagerer) og via havnen (for kørende passagerer)? [kun til info]	0 %

Tabel 6 | Kategori: Information og billetkøb

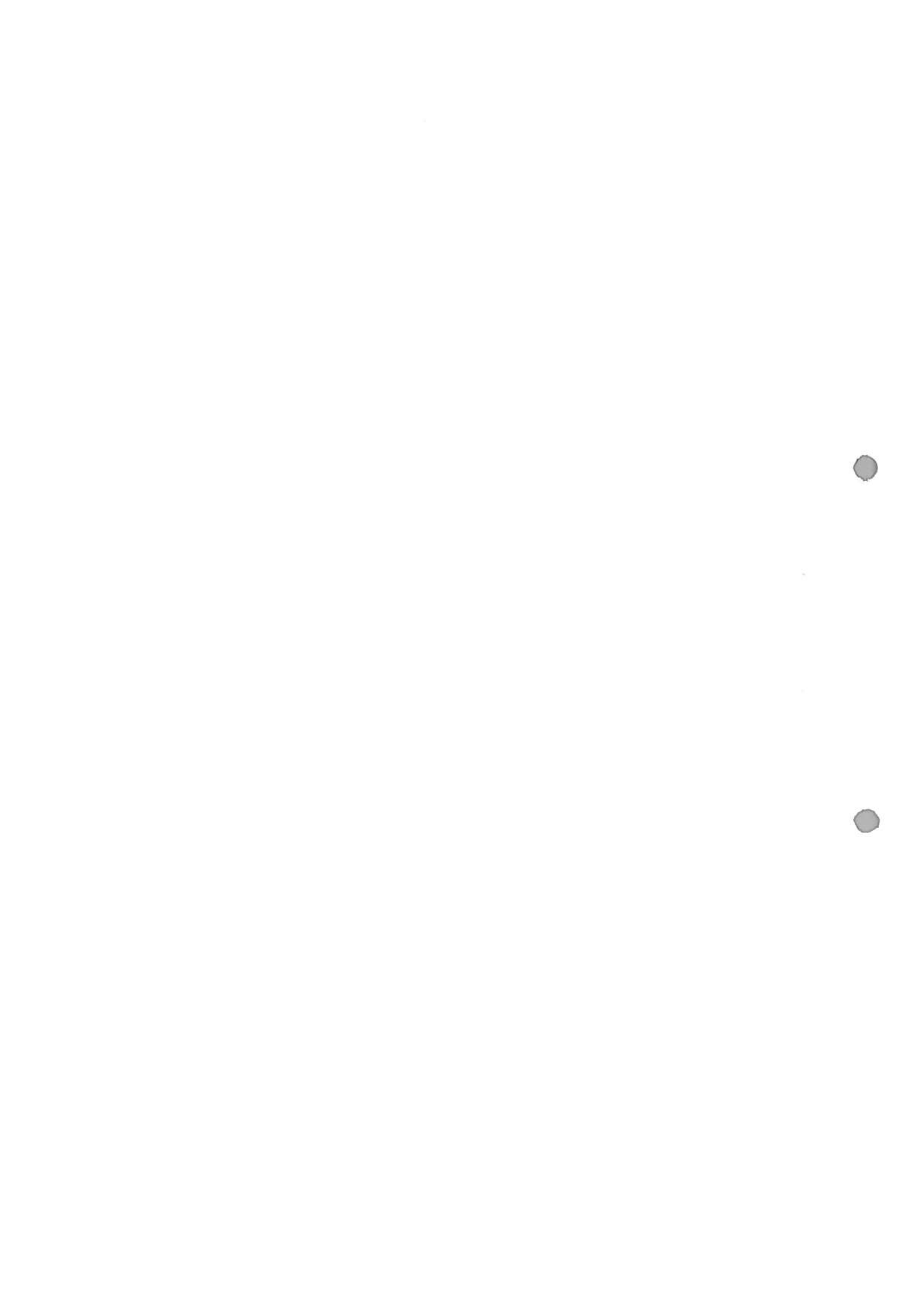
Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
[Operatørens] hjemmeside	40 %
[Operatørens] SMS-service	25 %
Information i terminalbygningen og på havnen om færgens forsinkelser (du bedes kun svare, hvis denne færge er forsinket)?	6 %
Skiltningen om bord på denne færge?	6 %
Informationen i højtalere og på skærme om bord på denne færge?	11 %
Informationen om forsinkelser om bord på denne færge (du bedes kun svare, hvis denne færge er forsinket)?	12 %

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk



# Udkast til anfordringsgaranti

Bilag 3



# Indhold

1. Udkast til anfordringsgaranti.....	5
1.1. Garantirekvirent/garantibeløb .....	5
1.2. Baggrund for sikkerhedsstillelsen .....	5
1.3. Garantiens ikrafttræden.....	5
1.4. Udbetaling under garantien .....	5
1.5. Garantiens ophør .....	5
1.6. Kontraktændringer .....	6
1.7. Lovvalg .....	6



# 1. Udkast til anfordringsgaranti

## 1.1. Garantirekvirent/garantibeløb

På foranledning af og for [Operatøren]s regning bekræftes herved, at vi [pengeinstitut] over for Transport- og Bygningsministeriet uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort 140.000.000 DKK (skrives et hundrede og fyrrumillioner danske kroner).

## 1.2. Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transport- og Bygningsministeriet har eller senere måtte få mod [Operatøren] i forbindelse med kontrakt af [dato] med eventuelle senere ændringer om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

## 1.3. Garantens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

## 1.4. Udbetaling under garantien

Garantibeløbet udbetales til Transport- og Bygningsministeriet ved ministeriets første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer ministeriet efter den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

Garantien udbetales på anfordring uden nogen prøvelse eller øvrig dokumentation for kravets berettigelse. Udbetaling sker senest 7 dage efter modtagelsen af påkrav fra Transport- og Bygningsministeriet.

Såfremt betalingspåkrav ikke efterkommes uanset grund, er vi forpligtet til at betale morarenter efter § 5 i lov om renter ved forsinket betaling m.v. fra betalingspåkravet til betaling sker.

## 1.5. Garantens ophør

Garantien er gyldig, indtil Transport- og Bygningsministeriet skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet. Ved delvis frigivelse forbliver garantien i kraft for det ikke frigivne beløb.

Transport- og Bygningsministeriet er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien senest 2 måneder efter ophør af den i pkt. 1.2 anførte kontrakt, forudsat at operatøren har opfyldt sine forpligtelser i forbindelse med ophør, og forudsat alle økonomiske mellemværender er afsluttet.

Garantierklæringen tilbagesendes til os med påtegning om frigivelse, så snart garantien i sin helhed er frigivet.

## 1.6. Kontraktændringer

Transport- og Bygningsministeriet kan give [Operatøren] henstand og indgå aftale med [Operatøren] om ændringer af den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

## 1.7. Lovvalg m.v.

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret. Tvister afgøres ved voldgift som fastsat i den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

.....

Pengeinstituttets underskrift

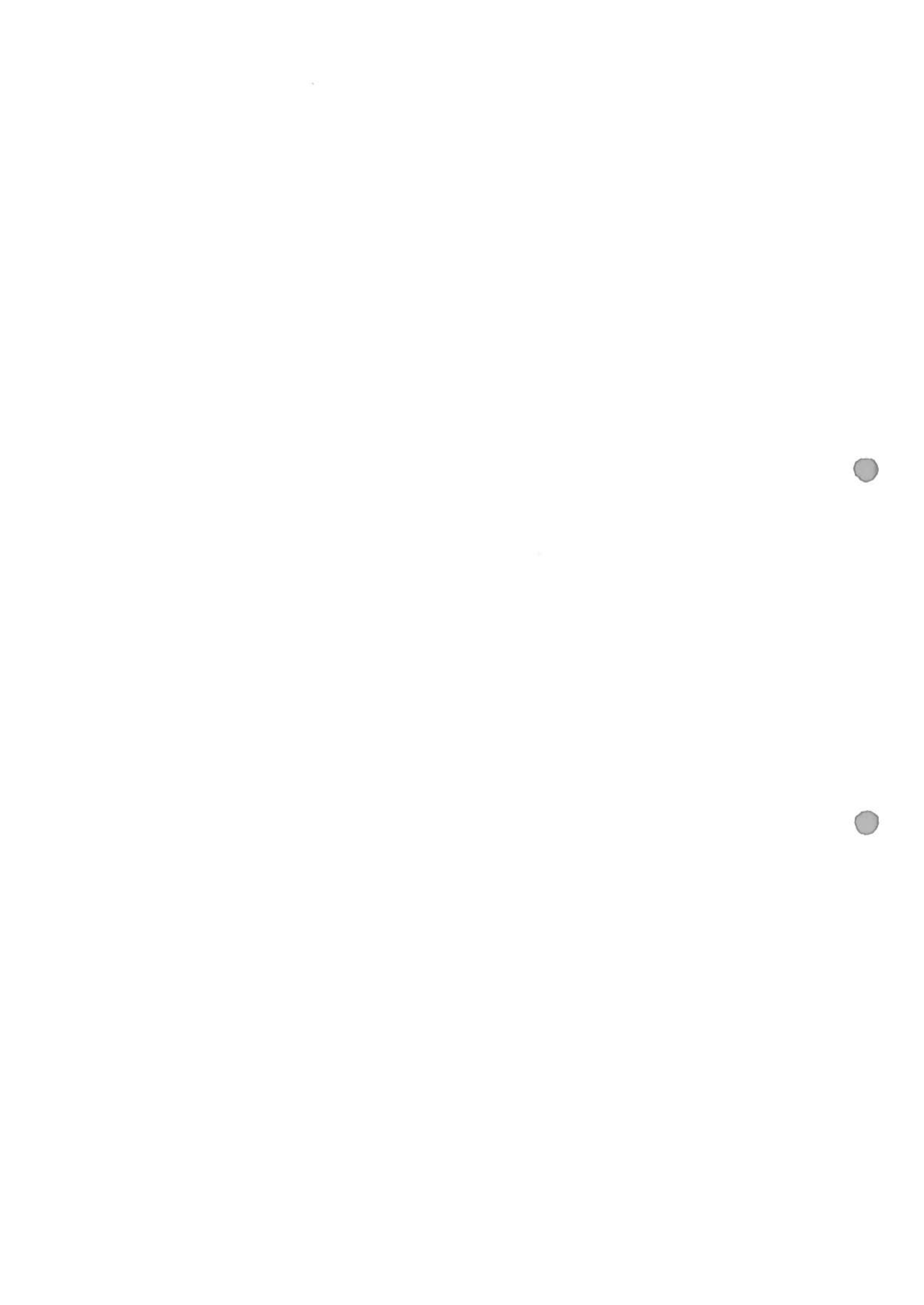


Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk



# Spørgsmål og svar fra udbuds- processen

Bilag 4



# Indhold

Q&A-notat nr.	Titel
1	Tilbudsfrist
2	Overfartstid
3	Om økonomital i trafikdata
4	Opdateret trafiktal og rettidighed
5	Opgørelse af bod
6	Kortbilag til brugsretsaftaler
7	Farligt gods og passagerbegrænsning
8	Kapacitet til biler og høje dækmetre på erstatningsfærge
9	Baggrund for maksimale gennemsnitspriser
10	Offentliggørelse af billetpriser og tilkøb af billetprisreduktioner
11	Omkostninger til ekstern rådgiver
12	Operatørens rettigheder i forbindelse med billetprisreduktioner
13	Prisreduktionseksempel i Hovedkontrakten
14	Autofortøjningsanlæg i færgeleje 3
15	Anløbsbidrag efter appendiks 2
16	Eksempel på billetprisreduktion
17	Risiko ved omfordeling
18	IMDG klasse 1 gods og sejlplan
19	Omkostninger til forhaling ved anløb til Rønne Havn
20	Svenske afgifter
21	Check-in og id-kontrol
22	Pensionistbilletter i trafikdata
23	Stuvning af invalidebiler
24	Ændrede erhvervsstrukturer på Bornholm
25	Business-billetter og realiseret gennemsnitspris
26	Rabatterede billetter og gennemsnitspriser
27	Politisk aftale og billetprisreduktion på 10 pct.
28	Pristal og prisopregning
29	Fortsættelse af Kontrakten ved uenighed om ændring
30	Mistede indtægter fra sejlads i fri trafik
31	Adfærdsregulerende effekt i forhold til afgifter
32	Aktindsigt i regnskabsmateriale
33	Færgeleje 3

34	Ændring af Ydelsesspecifikationens pkt. 2.2.1. fsva. tidsmæssige krav i pkt. 1.2
35	Tidsfrist for vejrbetingede aflysninger
36	Bodsfritagelse ved havari
37	Nødgeneratoranlæg
38	Check-in-anlæg på Rønne Havn
39	Landstrømsanlæg på Rønne Havn
40	Pengeinstitut eller anden garant
41	Trailerhåndtering
42	Moms i forhold til billetpriser
43	Grundlagsolieprisindeks for gasolie
44	Tomme godsenheder og havneafgifter
45	Rådighed over færger og dokumentationskrav
46	Eventuelle bygningsskader som følge af forskydninger i molefyld
47	Eventuelle bygningsskader som følge af arbejder udført af ministeriet
48	Omfang af facaderenovering
49	Generelt om omkostninger til forhaling og præcisering af Q&A-notat nr. 19
50	Energirenovering af Bygningerne
51	Vedligeholdelse og renholdelse
52	Tinglyste rettigheder
53	Ansvarsfordeling ved bygningsrelaterede følgeskader
54	Ændringer i erhvervsstrukturen på Bornholm
55	Olieprisindeks, grundlagsolieprisindeks og olieprisfradrag
56	Moms og tilskud
57	Udbedring af forhold nævnt i bilag II til appendiks 2
58	Vejrbetingede aflysninger op til 24 timer inden planlagt afgang
59	Ændring af opgørelsestidspunkt for brændstoffillæg eller -fradrag i Ydelsesspecifikationen
60	Placering af aktiviteter i tids- og aktivitetsplaner
61	Personalemæssig ressourceindsats i tids- og aktivitetsplaner
62	Havari og sejlplanændring

**Q&A-notat nr. 1*****Q&A 1 om tilbudsfrist*****Spørgsmål:**

Af dokumentet "Service contract – 390348-2015" IV 3.4 fremgår: "Time limit for receipt of tenders or requests to participate". Hvordan skal "requests to participate" tolkes i forhold til deadline?

**Svar:**

Transport- og Bygningsministeriet forstår spørgsmålet således, at der henvises til udbudsbekendtgørelsen i EU-Tidende med nummer 2015/S 213-390348.

Udbudsbekendtgørelsen er en fortrykt formular, der i pkt. IV.3.4 anvender udtrykket "Time limit for receipt of tenders or requests to participate" (på dansk "Frist for modtagelse af bud eller ansøgninger om deltagelse").

Da der er tale om et offentligt udbud, skal de potentielle tilbudsgivere ikke ansøge om at deltage i udbuddet, og der er følgelig heller ikke nogen tidsfrist for anmodning om deltagelse i udbuddet ("requests to participate").

Da der er tale om et offentligt udbud, er der således alene en tidsfrist for afgivelse af tilbud.

Der henvises nærmere til tilbudsgrundlagets pkt. 5, hvor der er en beskrivelse af udbuddets forløb, herunder pkt. 5.1 med angivelse af tilbudsfristen.

Efter modtagelse af tilbud vil Transport- og Bygningsministeriet som nærmere anført i tilbudsgrundlagets pkt. 7 foretage en vurdering af tilbuddene, herunder af tilbudsgivernes egnethed.

Begrebet "requests to participate" er således ikke relevant i nærværende sammenhæng, hvor der er tale om et offentligt udbud. (Begrebet er kun relevant i forbindelse med udbudsprocedurer, hvor udvælgelse af egnede tilbudsgivere (prækvalifikation) og tilbudsevaluering er opdelt i to tidsmæssigt adskilte faser,



som f.eks. i forbindelse med et begrænset udbud). Fristen i pkt. IV.3.4 er således fristen for afgivelse af tilbud.

Side 2/2

## Q&A-notat nr. 2 – Overfartstid

### Spørgsmål:

Hvad forstår ministeriet ved overfartstid i forbindelse med kontrakten for færgedriften mellem Bornholm og Ystad i den kommende periode 2018-28?

Teksten i kontrakten omtaler tilsyneladende overfartstiden som to forskellige tidsperioder. Mit spørgsmål er derfor, hvilken af dem, som er det gældende krav til den nye operatør?

Et sted hedder det således:

#### 1.2 Rønne-Ystad

Den højeste Overfartstid på Rønne-Ystad udgør 80 minutter fra planlagt afgangstidspunkt til ankomst.

Mens det et andet sted – i ordforklaringen – hedder:

Overfartstid: Tiden fra færgen lægger fra kaj til ankomst.

Det forekommer således uklart, om ministeriet mener, at den højeste overfartstid på 80 minutter skal måles fra “planlagt afgangstidspunkt” til ankomst eller fra “færgen lægger fra kaj” til ankomst?

Ministeriet bedes derfor klargøre, om den maksimale overfartstid på 80 minutter vil blive målt fra “planlagt afgangstidspunkt” til ankomst eller fra “færgen lægger fra kaj” til ankomst.

### Svar:

Overfartstiden for Rønne-Ystad er fastlagt i Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2, hvoraf følgende fremgår: “Den højeste Overfartstid på Rønne-Ystad udgør 80 minutter fra planlagt afgangstidspunkt til ankomst.”

Det fremgår videre af samme bestemmelse: “Operatøren må tidligst lukke check-in 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt. Operatøren må som følge heraf påbegynde Overfarten i op til 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt, forudsat at alle, der er checket ind, er om bord.”



Dette betyder, at såfremt alle, der er checket ind, er om bord, og færgen er klar til afgang for eksempel 5 minutter før planlagt afgangstidspunkt, så må Operatøren sejle. Da de 80 minutter regnes fra planlagt afgangstidspunkt til ankomst, må Overfartstiden i det tilfælde udgøre 85 minutter.

Side 2/2

Tilsvarende betyder det, at hvis færgen først sejler 5 minutter efter det planlagte afgangstidspunkt, må Overfartstiden i dette tilfælde alene udgøre 75 minutter.



Dato 10. december 2015  
J. nr. 2015-6415

### Q&A-notat nr. 3 - Om økonomital i trafikdata

#### Spørgsmål:

Trafik data er kun opdateret til 28. februar 2015. Bør hurtigst muligt opdateres til mindst 31. oktober 2015. Trafikdata skal suppleres med priser og omsætning, således at alle linjer (rækker) Traffic data fra 2011 til 2015 og Traffic data with subcategories fra 2011 til 2015 suppleres med:

- Bruttoomsætning inkl. moms
- Bruttoomsætning ekskl. moms
- Nettoomsætning inkl. moms
- Nettoomsætning ekskl. moms

Hvor bruttoomsætning er listepriiserne og nettoomsætning er aftalepriserne, dvs. efter evt. rabatter.

#### Svar:

Transport- og Bygningsministeriet vil iværksætte indhentning af opdaterede trafikoplysningerne for perioden 1. marts til 31. oktober 2015.

Den eksisterende kontrakt om færgebetjeningen af Bornholm med Danske Færger A/S indeholder ikke vilkår om, at operatøren kan pålægges at udlevere oplysninger om omsætning. Ministeriet kan således ikke imødekomme denne del af anmodningen.

Dato 20. januar 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 4 – Opdateret trafiktal og rettidighed**

I fortsættelse af Q&A-notat nr. 3 har Transport- og Bygningsministeriet opdateret trafiktal og rettidighed. De fremgår af følgende dokumenter, som er uploadet til datarummet i mappen ”3 Traffic data” med følgende filnavne:

- “Record of delays and cancellations - Updated - September 2011 to December 2015.xlsx”
- “Traffic data with subcategories 2015 - Updated - January to December.xlsx”
- “Traffic data 2015 – Updated.xlsx”

Det kan endvidere oplyses, at trafikdataene er baseret på udtræk fra Danske Færgers bookingsystem. Det betyder, at der kan være en difference imellem trafikdata og de data, der indleveres til Danmarks Statistik. Den difference kan for eksempel opstå, hvis en kunde får refunderet en billet i tidsrummet mellem udtræk af dataene til datarummet og indberetningen til Danmarks Statistik.

Dato 20. januar 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 5 – Opgørelse af bod

### Spørgsmål:

Der anmodes om en oversigt over pålagt bod for perioden 2011-2015 som følge af forsinkelser, aflysninger og manglende indsættelse af erstatningsfærgen efter Ydelsesspecifikationens pkt. 3.4 og lav kundetilfredshed efter Ydelsesspecifikationens pkt. 8.6.4.

### Svar:

Der er i perioden 2011-2015 ikke opkrævet bod for lav kundetilfredshed.

For forsinkelser, aflysninger og manglende indsættelse af erstatningsfærgen er der opkrævet følgende beløb:

Periode	Bod (april 2008-pl)
4. kvartal 2011	195.000,00
2012	298.000,00
2013	526.000,00
2014	410.000,00
2015	(p.t. ikke opgjort)

## NOTAT

Dato 21. januar 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 6 – Kortbilag til brugsretsaftaler**

#### Spørgsmål:

Kortbilag til brugsretsaftaler vedrørende havnene har farvemarkeringer m.m., som ikke kan aflæses i den nuværende kvalitet.

#### Svar:

Ministeriet har scannet de originale brugsretsaftaler for Rønne Havn og Køge Havn i farver og vedlagt disse som bilag til dette notat. Bilagene vil forud for kontraktunderskrift erstatte de tilsvarende sider i Kontraktens appendiks 3 og 5.

Ministeriet har ikke mulighed for at fremskaffe en tydeligere kopi af kortbilaget til brugsretsaftalen for Ystad Havn, men vedlægger havnens seneste kortbilag i farvet version. Dette vil ikke blive indsat i Kontraktens appendiks 4.

**Matr.nr.: 1795, Rønne Bygrunde m.fl**  
**Beliggende: Havnen 1, Rønne**

**Anmelder:**  
**Advokat**  
**Kasper Mortensen**  
**Vimmelskafte 47**  
**1161 København K**  
**Tlf.: 33 15 20 10**

ORIGINAL 107556 01 0000.0034 15.01.2004 TH  
1.400,00 K

## **AFTALE**

**Om brugsret til**  
**færgeleje 1 i Rønne Havn**

## **1. Aftalens parter og formål**

Denne aftale indgås mellem Rønne Havn, Munch Petersens Vej 2, 3700 Rønne (i aftalen omtalt som "havnen") og Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Formålet med aftalen er at sikre færger, som anvendes til færgeoverfarten til Rønne hvortil staten yder tilskud (samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm), fortrinsret til et forud fastlagt færgeleje i havnen.

## **2. Brugsrettens indhold og omfang**

Den til enhver tid værende operatør, som af Trafikministeriet antages til at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, har brugsret til det færgeleje, der er markeret med rødt på vedlagte oversigtstegning (aftalens bilag 1), kaldet færgeleje 1, og til det på aftalens indgåelsestidspunkt eksisterende opmarchområde, der er markeret med blå på vedlagte oversigtstegning (aftalens bilag 2).

Brugsretten indebærer en fortrinsret for operatøren til at anvende færgelejet på de tidspunkter, som er fastlagt i den til enhver tid gældende sejlplan for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Operatøren skal fremsende et udkast til det kommende kalenderårs sejlplan til havnen hvert år senest den 1. juli, og den endelige sejlplan skal fremsendes til havnen senest den 1. september.

Ændringer af sejlplanen skal være sagligt begrundet i varetagelse af hensynet til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Forøget sejlads kræver dog et varsel på 3 måneder, medmindre der foreligger helt ekstraordinære omstændigheder.

Antager Trafikministeriet en ny operatør til at varetage den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, overgår brugsretten til den nye operatør samtidig hermed, således at den nye operatør har mindst samme rettigheder som den udtrædende operatør, og idet havnen efter modtagelse af et skriftligt varsel derom på 4 uger er indstillet på at optage forhandlinger med den nye operatør om eventuelle, nødvendige tilpasninger af sejlplanen indtil den nye operatør senest den 1. juli fremsender udkast til sin første sejlplan for et kommende kalenderår. Eventuelle tilpasninger skal forudsætningsvist kunne koordineres med sejlplaner for eventuelle, øvrige brugere af færgeleje 1, allerede aftalt for det igangværende kalenderår. Trafikministeriet meddeler havnen identiteten på den operatør, der forestår den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Meddelelsen herom gives snarest muligt efter at operatøren er valgt.

Brugsretten, og dermed Trafikministeriets fortrinsret, ophører, såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ophører. Hvis ansvaret for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm overgår til en anden offentlig myndighed kan Trafikministeriet overlade sine rettigheder og forpligtelser i henhold til nærværende brugsaftale til vedkommende myndighed. Trafikministeriet underretter havnen om såvel ophør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm som om ansvarets overgang til en anden offentlig myndighed. Havnen gives et varsel derom på minimum tre måneder, idet dog varslet alene fastsættes til en måned ved overgang til en anden offentlig myndighed.

Kan havnen på grund af uforudsete forhold ikke stille færgeleje 1 til rådighed for operatøren, er havnen forpligtet til så vidt muligt at give operatøren fortrinsret til et andet anvendeligt færgeleje på de i sejlplanen fastlagte tidspunkter, indtil operatøren på ny kan få rådighed over færgeleje 1. Havnen ifalder ikke ansvar derfor, såfremt færgeleje 1 ikke kan stilles til rådighed på grund af omstændigheder, der skyldes force majeure.

Trafikministeriet og havnen har en fælles interesse i, at færgelejet er så fleksibelt som muligt i den forstand, at det kan anvendes til så mange færgetyper som muligt. Trafikministeriet er i fortsættelse heraf indforstået med, at færgelejet anvendes af andre brugere end havnen. Havnen vil som ejer af færgelejet søge at tilsigte, at eventuelle ombygninger af færgelejet ikke forringer fleksibiliteten.

### 3. Vederlag

Havnen modtager ikke særskilt vederlag for fortrinsretten i henhold til nærværende aftale. Aftalen indebærer ingen begrænsninger i havnens almindelige adgang til at opkræve havneafgifter m.v. hos operatøren.

### 4. Opsigelse.

Aftalen træder i kraft ved dens underskrivelse.

Havnen kan opsigte aftalen med 3 måneders varsel såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ændres således, at der på Bornholm anløbes en anden havn end Rønne Havn, idet der kan opsiges til ophør til det tidspunkt, hvor anløb af anden havn indledes. Havnen kan endvidere med samme varsel opsigte aftalen, såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ændres således, at der ikke sejles året rundt med en jævnt fordelt og gennemsnitlig anløbsfrekvens svarende til mindst en daglig afgang.

I øvrigt kan havnen ikke opsigte aftalen.

### 5. Tinglysning

Nærværende aftale tinglyses servitutstiftende på ejendommen matr.nr. 1795 og 1796  
Rønne Bygrunde ~~1795~~



Servituten respekterer de på ejendommen hvilende servitutter m.v., idet der herom henvises til ejendommens blad i tingbogen.

Påtaleberettiget ifølge servituten er: Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Tinglysningsafgift afholdes af Trafikministeriet. Aftalen aflyses ved dens ophør af Trafikministeriet for Trafikministeriets regning. Trafikministeriet er uden ugrundet ophold forpligtet til at aflyse aftalen efter dens ophør, uanset årsag.

#### 6. Underskrifter

Aftalen foreligger i to underskrevne eksemplarer, hvoraf havnen og Trafikministeriet har modtaget et eksemplar hver.

~~Den 7 / 2003~~

Carl Ilsø Hans Kümler



Rønne Havn

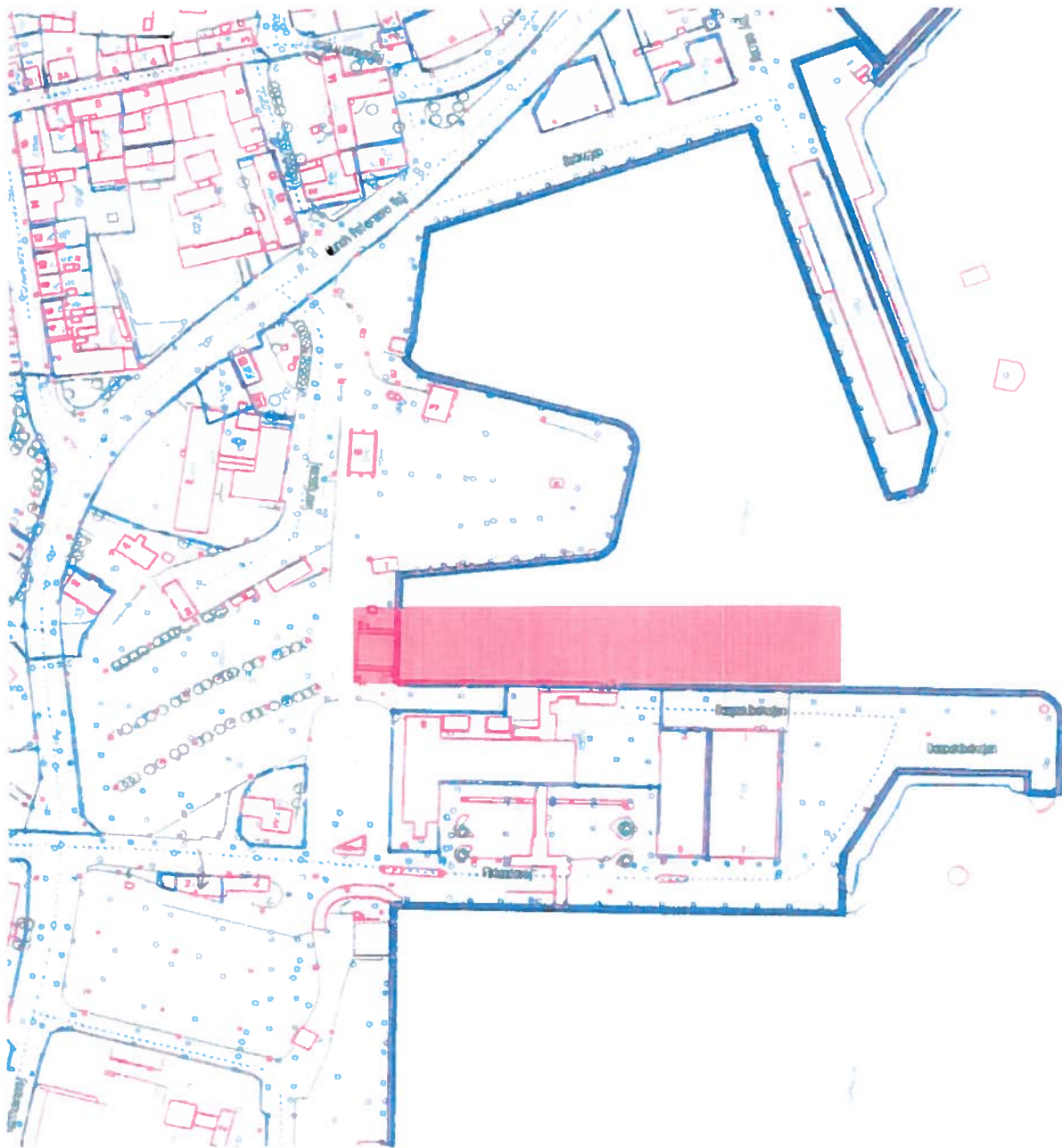
Den 15 / 12 2003



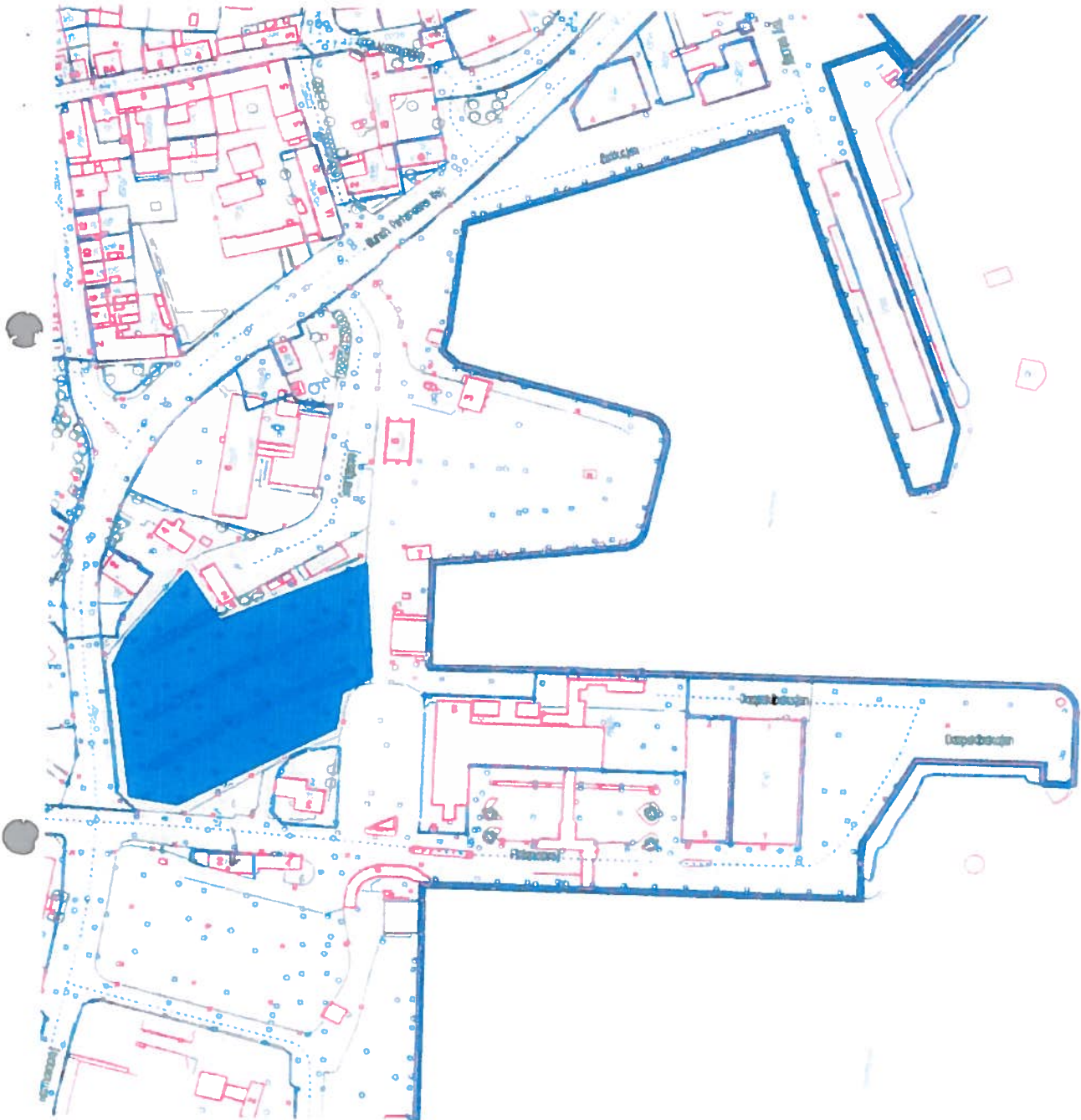
Thomas Egebo, departementschef

Trafikministeriet

# Bilag 1



# Bilag 2



\*\*\* \* \*\*\*  
\* \* \*  
\* \* \*\*\*  
\* \* \* Retten i Rønne  
\* \*\*\* \*\*\* Tinglysningsafdelingen

Akt.nr.:  
U 281

Påtegning på byrde  
Vedrørende matr.nr. 1795 m.fl. Grund, Rønne Bygrunde  
Ejendomsejer: Rønne Havn  
Lyst første gang den: 15.01.2004 under nr. 1191  
Senest ændret den : 15.01.2004 under nr. 1191

Retten i Rønne den 15.01.2004

  
Charlotte Bern Bjørnhof, oass.

**Matr.nr.: 313 a, Køge Bygrunde**  
**Beliggende: Havnen, Køge**

**Anmelder:**  
**Advokat**  
**Kasper Mortensen**  
**Vimmelskaftet 47**  
**1161 København K**  
**Tlf.: 33 15 20 10**

**AFTALE**

**Om brugsret til**  
**Kajplads nr. 40 i Køge Havn**

ORIGINAL 129393 01 0000,0023 15.01.2004 TA  
1,400,00 K

## **1. Aftalens parter og formål.**

Denne aftale indgås mellem Køge Havn, Havnen 39, 4600 Køge (i aftalen omtalt som "havnen") og Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Formålet med aftalen er at sikre færger, som anvendes til færgeoverfarten til Køge-Rønne, hvortil staten yder tilskud (samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm), fortrinsret til et forud fastlagt færgeleje i havnen.

## **2. Brugsrettens indhold og omfang.**

Den til enhver tid værende operatør, som af Trafikministeriet antages til at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, har brugsret til det færgeleje, der er markeret med rødt på vedlagte oversigtstegning (aftalens bilag 1), kaldet Kajplads nr. 40, med nødvendig og tilstrækkelig andel i det eksisterende opmarchområde ved færgelejet.

Brugsretten indebærer en fortrinsret for operatøren til at anvende færgelejet på de tidspunkter, som er fastlagt i den til enhver tid gældende sejlplan for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Operatøren skal fremsende det kommende kalenderårs sejlplan til havnen hvert år senest den 1. september.

Ændringer af sejlplanen skal være sagligt begrundet i varetagelse af hensynet til den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Forøget sejlads kræver dog et varsel på 3 måneder, medmindre der foreligger helt ekstraordinære omstændigheder.

Antager Trafikministeriet en ny operatør til at varetage den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, overgår brugsretten til den nye operatør samtidig hermed, således at den nye operatør har mindst samme rettigheder som den udtrædende operatør, og idet havnen er indstillet på at optage forhandlinger med den nye operatør om de nødvendige tilpasninger af sejlplanen indtil den nye operatør senest den 1. september fremsender sin første sejlplan for et kommende kalenderår. Trafikministeriet meddeler havnen identiteten på den operatør, der forestår den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Meddelelsen herom gives snarest muligt efter at operatøren er valgt.

Brugsretten, og dermed Trafikministeriets fortrinsret, ophører, såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ophører. Hvis ansvaret for den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm overgår til en anden offentlig myndighed kan Trafikministeriet overlade sine rettigheder i henhold til nærværende brugsaftale til vedkommende myndighed. Trafikministeriet underretter havnen om såvel ophør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm som om ansvarets overgang til en anden offentlig myndighed.

Kan havnen på grund af uforudsete forhold ikke stille færgelejet til rådighed for operatøren eller nogen anden, er havnen forpligtet til så vidt muligt at give operatøren fortrinsret til et andet anvendeligt færgeleje på de i sejlplanen fastlagte tidspunkter, indtil operatøren på ny kan få rådighed over færgeleje 1.

Trafikministeriet og havnen har en fælles interesse i, at færgelejet er så fleksibelt som muligt i den forstand, at det kan anvendes til så mange færgetyper som muligt. Havnen vil som ejer af færgelejet tilsigte, at eventuelle ombygninger af færgelejet ikke forringer fleksibiliteten.

### **3. Vederlag.**

Havnen modtager ikke særskilt vederlag for fortrinsretten i henhold til nærværende aftale. Aftalen indebærer ingen begrænsninger i havnens almindelige adgang til at opkræve havneafgifter m.v. hos operatøren.

### **4. Opsigelse.**

Havnen kan opsigte aftalen såfremt den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm ændres således, at der på Sjælland skal anløbes en anden havn end Køge havn. I øvrigt kan havnen ikke opsigte aftalen.

### **5. Tinglysning.**

Nærværende aftale tinglyses servitutstiftende på ejendommen matr.nr. 313 a, Køge Bygrunde.

Servituten respekterer de på ejendommen hvilende servitutter m.v., idet der herom henvises til ejendommens blad i tingbogen.

Påtaleberettiget ifølge servituten er: Trafikministeriet, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K.

Tinglysningsafgift afholdes af Trafikministeriet. Aftalen aflyses ved dens ophør af Trafikministeriet for Trafikministeriets regning.

### **6. Underskrifter.**

Aftalen foreligger i to underskrevne eksemplarer, hvoraf havnen og Trafikministeriet har modtaget et eksemplar hver.

Den 3/7 2003

Havnen

Mads Andersen

Niels P. Nielsen

Den 18/9 2003

TrafikministerietThomas Egebo  
departementschef



\*\*\* \* \*\*\*  
\* \* \*  
\* \* \*\*\*  
\* \* \* Retten i Køge  
\* \*\*\* \*\*\* Tinglysningsafdelingen

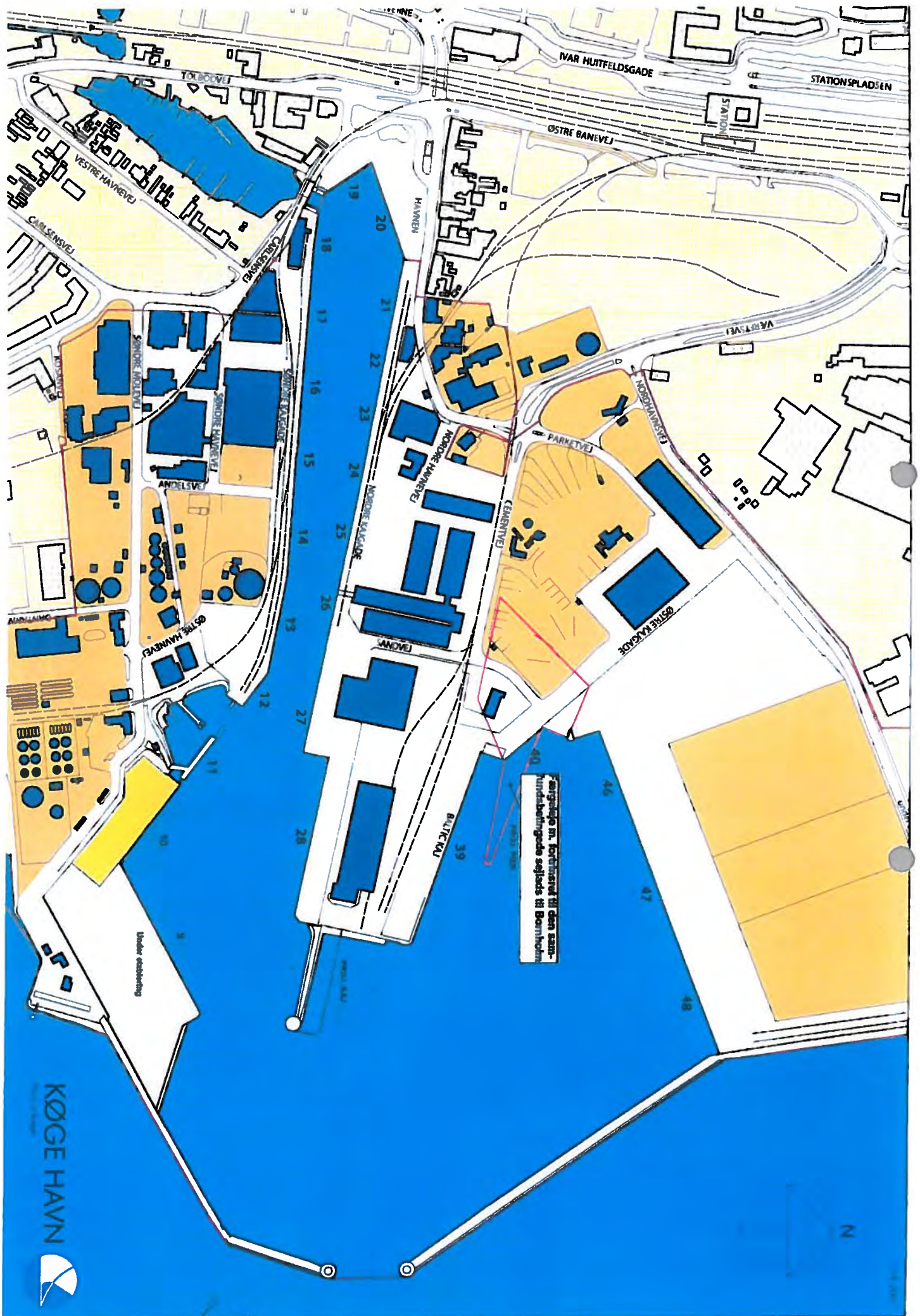
Side: 5

Akt.nr.:  
AC 520

Påtegning på byrde  
Vedrørende matr.nr. 313 A m.fl. Grund, Køge Bygrunde  
Ejendomsejer: Køge Havn m.fl.  
Lyst første gang den: 15.01.2004 under nr. 1378  
Senest ændret den : 15.01.2004 under nr. 1378

Retten i Køge den 15.01.2004

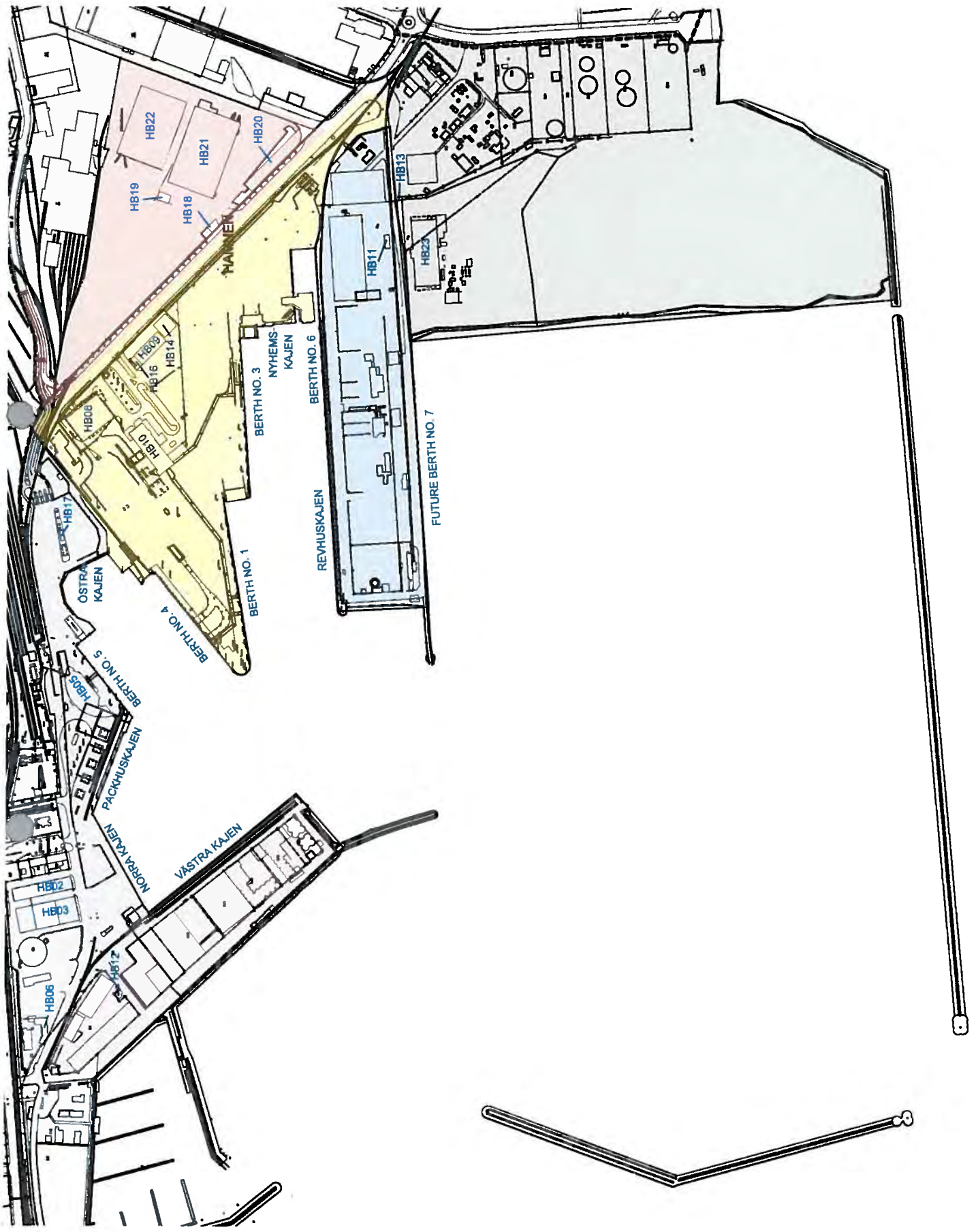
  
Anni Ibsen



Førprojektet til den samfundsbetingede søjls til Bornholm

KØGE HAVN

Bl. 1



## NOTAT

Dato 21. januar 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 7 – Farligt gods og passagerbegrænsning**

#### Spørgsmål:

Er der passagerbegrænsninger under den udbudte Kontrakt ved overførsel af farligt gods på Rønne-Køge og, var der i perioden 2011-2015 passagerbegrænsninger på ruten? Hvis ja, ønskes en specifikation af omfanget.

#### Svar:

I forhold til første del af spørgsmålet, det vil sig vedrørende den udbudte kontrakt, bemærkes følgende:

Ifølge Ydelsesspecifikationens pkt. 1.3 skal Operatøren levere en kapacitet på 400 passagerer og 1.500 Høje Dækmeter i hver retning mellem Rønne og Køge pr. dag.

Operatøren skal endvidere efter Ydelsesspecifikationens pkt. 1.6 kunne medbringe farligt gods på en Overfart i hver retning pr. uge. Operatøren skal også kunne medbringe farligt gods efter IMDG klasse 1 efter behov.

Kontrakten forhindrer ikke Operatøren i at transportere farligt gods på afgang sammen med passagerer, men der gælder myndighedskrav, som begrænser en færges mulighed for at medbringe passagerer, når der er farligt gods om bord. Disse myndighedskrav skal overholdes. For oplysninger herom henvises til Søfartsstyrelsen samt IMDG-koden. Disse regler afhænger af skibets indretning og det farlige gods.

Kan farligt gods i konkrete tilfælde medtages på en Overfart efter Ydelsesspecifikationens pkt. 1.3, samtidig med at passagerefterspørgslen løftes, således at passagererne ikke i forbindelse med booking af billet oplever en påtænkt kapacitetsbegrænsning, er Operatøren berettiget til at opfylde kravet efter pkt. 1.6 på den pågældende Overfart. Operatøren er således berettiget til at tilrettelægge sejladsen på en sådan måde, at der på en eller flere af ugens daglige Dobbeltture medbringes farligt gods, men Operatøren må ikke på dette grundlag afvise passagerer.



Som myndighedskravene er i dag, skal man dog være opmærksom på, at der ikke er mulighed for at medtage farligt gods i IMDG klasse 1 på passagerskibe. Sejladser med farligt gods i IMDG klasse 1 skal som anført i Ydelsesspecifikationens pkt. 1.6 foretages efter behov på Overfarter der ligger udover de daglige Overfarter efter pkt. 1.3.

Kravene kan illustreres med følgende eksempel: Operatøren anvender en færge med kapacitet til 400 passagerer og 1.500 Høje Dækmeter, som maksimalt må have 130 passagerer om bord, når der medtages farligt gods. I uger, hvor der er flere end 130 passagerer pr. dag pr. retning, er Operatøren nødt til at sejle en ekstra ugentlig Dobbelttur med farligt gods for at opfylde kravene. Såfremt der derimod er uger med dage, hvor der er 130 passagerer eller færre, kan Operatøren medbringe farligt gods på disse dage til opfyldelse af kravene (dog ikke hvis der er tale om farligt gods i IMDG klasse 1).

I forhold til anden del af spørgsmålet, som vedrører perioden 2011-2015, det vil sige den eksisterende kontrakt med Danske Færger, har der ikke været kapacitetsbegrænsninger. Således har passagerefterspørgslen på tirsdage, onsdage og torsdage typisk været lavere end det maksimale antal passagerer, der efter myndighedskravene må være om bord på færgen Hammerodde, når den medtager farligt gods. Danske Færger har derfor i praksis kunnet medtage farligt gods på disse dage, dog ikke farligt gods i IMDG klasse 1. På dage, hvor efterspørgslen har været højere, har det ifølge Danske Færger været muligt at booke det farlige gods om, således at det i praksis ikke er gået ud over passagerkapaciteten.

NOTAT

Dato 21. januar 2016  
J. nr. 2015-6415

**Q&A-notat nr. 8 – Kapacitet til biler og høje dækmetre på erstatningsfærge**

**Spørgsmål:**

I Ydelsesspecifikationens pkt. 5.1.2, tabel 8, fremgår det, at krav til erstatningsfærgens kapacitet er specificeret som 250 Personbilenheder og 500 Høje Dækmetre. Betyder det, at der skal være plads til 250 Personbilenheder og så yderligere 500 Høje Dækmetre?

**Svar:**

Nej. Kravet er 250 Personbilenheder i alt og minimum 500 Høje Dækmetre. Det betyder, at nogle af Personbilenhederne kan placeres på de Høje Dækmetre.

Dato 29. februar 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 9 – Baggrund for maksimale gennemsnitspriser**

### **Spørgsmål:**

Det fremgår af Tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.2.3 og pkt. 7.4, at Kontrakten tildeles den tilbudsgiver, som tilbyder den største prisreduktion på de maksimale gennemsnitspriser i appendiks 1, tabel 1.

Af den politiske aftale af 11. december 2014 om den fremtidige færgebetjening af Bornholm fremgår det, at de eksisterende maksimale gennemsnitspriser på udvalgte billettyper reduceres med 10 procent.

Hvor stor en billetprisreduktion – både angivet i beløb og som procentsats – har Transport- og Bygningsministeriet allerede indregnet i de maksimale gennemsnitspriser, der er angivet i appendiks 1, tabel 1?

### **Svar:**

De politiske aftaler om færgebetjeningen af Bornholm af 11. december 2014 og 26. maj 2015 er fuldt ud indarbejdet i appendiks 1, tabel 1, hvorfor tilbudsgivere således skal lægge billetpriserne heri til grund ved udarbejdelse af tilbud.

## NOTAT

Dato 29. februar 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 10 – Offentliggørelse af billetpriser og tilkøb af billetprisreduktioner**

#### Spørgsmål:

Ifølge Ydelsesspecifikationens pkt. 4.4.5 skal billetpriserne offentliggøres senest den 1. september i året før ikrafttræden, det vil sige den 1. januar det følgende år. Det følger imidlertid af Hovedkontraktens pkt. 4.3.2, at billetprisreduktioner skal træde i kraft ved et kalenderårs start, forudsat at Transport- og Bygningsministeriets har givet meddelelse til Operatøren senest 2 måneder før kalenderårets start, om at retten til tilkøb af yderligere billetprisreduktioner udnyttes.

Såfremt Transport- og Bygningsministeriet gør brug af retten til tilkøb af yderligere billetprisreduktioner, vil Transport- og Bygningsministeriet da meddele Operatøren dette så betids, at disse kan behandles i henhold til proceduren for vedtagelse af billetpriser efter Ydelsesspecifikationens pkt. 4.4?

#### Svar:

Nej, ikke nødvendigvis.

Hvis der træffes politisk beslutning om at reducere billetpriserne, behøver implementeringen ikke at afvente den almindelige procedure for fastsættelse af billetpriser.



## **Q&A-notat nr. 11 – Omkostninger til ekstern rådgiver**

### **Spørgsmål:**

Af Hovedkontraktens pkt. 4.3.3, afsnit 18, fremgår det, at omkostningerne til den eksterne rådgiver deles mellem Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren.

Vil Transport- og Bygningsministeriet først indhente tilbud fra eksterne rådgivere, og kan Operatøren gå ud fra at omkostningerne vil være rimelige?

### **Svar:**

Efter Hovedkontraktens pkt. 4.3.3, 4. afsnit, udpeges den eksterne rådgiver af Transport- og Bygningsministeriet og Operatøren i fællesskab. Det vil være naturligt, at parterne konkret drøfter, hvorledes processen gennemføres bedst mulig. Transport- og Bygningsministeriet vil ikke på nuværende tidspunkt fastsætte yderligere begrænsninger for processen, ud over hvad der fremgår af bestemmelsen.

NOTAT

Dato 29. februar 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 12 – Operatørens rettigheder i forbindelse med billetprisreduktioner**

### Spørgsmål:

Med henvisning til Hovedkontraktens pkt. 4.3.3, finder Operatøren det urimeligt og ensidigt til Transport- og Bygningsministeriets fordel, at Operatørens rettigheder ikke er sikret i det tilfælde, at Operatøren ikke er enig i den eksterne rådgivers endelige forslag, sådan som det eksempelvis er tilfældet i Hovedkontraktens pkt. 2.2, afsnit 6. Hvorledes vil Transport- og Bygningsministeriet i tilfælde af Operatørens uenighed sikre Operatørens rettigheder?

### Svar:

Transport- og Bygningsministeriet er ikke enig i, at Hovedkontraktens pkt. 4.3.3 er urimelig og ensidig.

Det bemærkes, at det er en i fællesskab udpeget ekstern rådgiver, der skal foretage beregningerne af billetprisreduktionen, sådan at den påtænkte billetprisreduktion i økonomisk henseende ikke påvirker Operatøren hverken positivt eller negativt, jf. Hovedkontraktens pkt. 4.3.3.

Dato 1. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 13 – Prisreduktionseksempel i Hovedkontrakten**

#### **Spørgsmål:**

Med henvisning til Hovedkontraktens pkt. 4.3.2 eksempel nummer to, hvoraf det fremgår, at såfremt Operatøren har vundet udbuddet om Kontrakten med et tilbud om en billetprisreduktion på 20 %, så kan Transport- og Bygningsministeriet alene kræve billetprisreduktioner med en fast sats efter bestemmelsen på 5,75 %. Hvor stor en forhøjelse af det årlige tilskud svarer de 5,75 % til?

#### **Svar:**

Med en pris på 1 mio. kr. for en nedsættelse på 0,63 % vil en nedsættelse på 5,75 pct. svare til 9.126.984,13 DKK.

NOTAT

Dato 3. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 14 – Autofortøjningsanlæg i færgeleje 3**

#### Spørgsmål:

Med henvisning til dokumentet "Beskrivelse - Rønne Havn" er det da korrekt, at Rønne Havn A/S ikke har adgang til autofortøjningsanlæg i færgeleje 3, da disse ejes af Danske Færger A/S?

#### Svar:

Generelt skal spørgsmål vedrørende mulighederne i havnene og udstyr på havnene m.m., der ikke ejes af Transport- og Bygningsministeriet, rettes til den relevante havn eller ejer af udstyr m.m., jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.1. Der henvises således hertil.

Dato 3. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

**Q&A-notat nr. 15 – Anløbsbidrag efter appendiks 2**

**Spørgsmål:**

Med henvisning til appendiks 2, pkt. 18, 1. og 2. afsnit, bedes Transport- og Bygningsministeriet nærmere redegøre for, hvordan Operatøren kan oppebære et anløbsbidrag, der maksimalt må udgøre 1.468,75 DKK pr. anløb? Beløbet bedes venligst udspecificeret.

**Svar:**

Efter appendiks 2, pkt. 18, 1. og 2. afsnit, kan Operatøren opkræve et anløbsbidrag hos en anden færgeoperatør, der ønsker at benytte Terminalbygningen og Grunden, forudsat at denne anden færgeoperatør anløber færgelejer i Rønne Havn, der gør det naturligt at benytte Terminalbygningen og Grunden.

Beløbet er fastsat til 1.468,75 DKK pr. anløb og kan ikke udspecificeres.

NOTAT

Dato 3. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 16 – Eksempel på billetprisreduktion**

### Spørgsmål:

Ifølge Hovedkontraktens pkt. 4.3.2 er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at kræve billetprisreduktioner med en fast sats efter bestemmelsen på op til en samlet billetprisreduktion på 15,75 %.

Er det korrekt, at Transport- og Bygningsministeriet kan kræve billetprisreduktioner med en fast sats efter bestemmelsen på op til 15,75 %, hvis Operatøren har vundet udbuddet om Kontrakten med et tilbud om en billetprisreduktion på 4,00 %? Er det endvidere korrekt, at den samlede billetprisreduktion i det tilfælde bliver 19,75 %?

### Svar:

Det er korrekt, at hvis Operatøren har vundet med et tilbud om en billetprisreduktion på 4,00 %, så kan Transport- og Bygningsministeriet efter Hovedkontraktens pkt. 4.3.2 kræve en billetprisreduktion på op til 15,75 %, og såfremt Transport- og Bygningsministeriet gør det, er det korrekt, at den samlede billetprisreduktion bliver 19,75 %.

Det bemærkes for fuldstændighedens skyld, at procentsatsen på 15,75 % efter Hovedkontraktens pkt. 4.3.2 reduceres, såfremt Operatøren vinder udbuddet med en tilbudt billetprisreduktion på mere end 10,00 %. Der henvises til Hovedkontraktens pkt. 4.3.2.

Dato 3. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 17 – Risiko ved omfordeling**

#### Spørgsmål:

Af Hovedkontraktens pkt. 4.3.4, fremgår det, at Transport- og Bygningsministeriet er berettiget til at omfordele den tilbudte billetprisreduktion på en eller flere billettyper til en eller flere andre billettyper, og at Operatøren ikke modtager særskilt betaling for en sådan omfordeling af billetprisreduktionen. Vil det sige, at Operatøren alene bærer den samlede økonomiske risiko ved en omfordeling af den tilbudte billetprisreduktion?

#### Svar:

Ja. Bemærk dog, at de størrelsesmæssige ændringer udarbejdes af en ekstern rådgiver, jf. nærmere Hovedkontraktens pkt. 4.3.4, 3. og 4. afsnit.

NOTAT

Dato 8. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 18 – IMDG klasse 1 gods og sejlplan**

#### Spørgsmål:

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 1.6, afsnit 3, forstår tilbudsgiver det sådan, at de overfarter der sejles efter behov med farligt gods i IMDG klasse 1 ikke skal fremgå af sejlplanen. Er det korrekt forstået?

#### Svar:

Afgange med farligt gods i IMDG klasse 1, der indsættes efter behov, skal ikke fremgå af sejlplanen, mens øvrige afgange med farligt gods skal fremgå af sejlplanen.



Dato 8. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

**Q&A-notat nr. 19 – Omkostninger til forhaling ved anløb til Rønne Havn**

**Spørgsmål:**

Med henvisning til appendiks 2, pkt. 18, hvem skal dække omkostninger til forhaling, det vil sige flytning af Operatørens skib, såfremt en anden færgeoperatør ønsker at anløbe Rønne Havn på tidspunkter, hvor Operatørens færger optager færgelejer eller er under planlagte anløb i forbindelse med færgetjeningen af Bornholm efter Kontrakten?

**Svar:**

Spørgsmålet om omkostninger til forhaling er ikke reguleret i Kontrakten og er Transport- og Bygningsministeriet uvedkommende.

NOTAT

Dato 8. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 20 – Svenske afgifter**

### Spørgsmål:

Med henvisning til Hovedkontraktens pkt. 4.6, afsnit 1, vil tilsvarende ændringer i svenske afgifter opkrævet i henhold til lov efter fristen for afgivelse af tilbud, som har direkte betydning for omkostningsniveauet for driften, uanset om der er tale om skærper eller lempelser, give anledning til at regulere tilskuddet med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt heraf, så Operatøren stilles økonomisk uændret (eksempelvis i tilfælde af udvidet svensk grænsekontrol)?

### Svar:

Nej, bestemmelsen i Hovedkontraktens pkt. 4.6 finder kun anvendelse på danske afgifter.

## Q&A-notat nr. 21 – Check-in og id-kontrol

### Spørgsmål:

De følgende spørgsmål stilles på baggrund af den aktuelle flygtningesituation, som har medført svensk krav om ID-kontrol og midlertidig dansk grænsekontrol mod ved den dansk-tyske grænse, som kan få betydning for Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2, 3. afsnit, hvorefter Operatøren tidligst må lukke check-in 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt.

Hvordan skal Operatøren kunne leve op til eventuelle danske og svenske lovkrav, der indebærer et transportøransvar i forhold til at udføre ID-kontrol på samtlige passagerer, når Operatøren samtidig skal opfylde krav om rettidighed?

Må der indføres en tidligere frist for seneste check-in tidspunkt, således at Operatøren kan sikre rettidighed?

Hvad forventer Transport- og Bygningsministeriet, at omkostningerne til eventuel ID-kontrol vil beløbe sig til?

### Svar:

Formålet med Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2, 3. afsnit, om check-in er at præcisere, at Operatøren er berettiget til at sejle før planlagt afgangstidspunkt, forudsat at alle passagerer, køretøjer og gods, der er checket ind, er om bord. Baggrunden for bestemmelsen er, at der ikke ses at være grund til, at en færge, der er klar til afgang, skal vente til det planlagte afgangstidspunkt. Passagerer, køretøjer og gods, der ikke møder tids nok til at nå check-in, løber derfor den risiko, at de ikke nødvendigvis når at komme med færgen. Dette ændrer id-kontrol ikke ved.

Såfremt Operatøren skal udføre id-kontrol på samtlige passagerer, og såfremt det sker i forbindelse med check-in, må Operatøren sikre sig, at passagererne er behørigt vejledt om, hvornår de skal møde op, således at de kan nå igennem check-in inden afgang.



Transport- og Bygningsministeriet kan ikke sige noget om Operatørens drifts-  
omkostninger, herunder til eventuel id-kontrol.

Side 2/2

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 22 – Pensionistbillettyper i trafikdata

### Spørgsmål:

Under henvisning til appendiks 1 til Ydelsesspecifikationen bedes trafikdata for perioden 1. september 2011 til 31. december 2015 opdateret med statistik vedrørende følgende billettyper:

1. Autocamper på maks. 8 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)
2. Autocamper på 8-12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)
3. Autocamper på maks. 8 m (inkl. 5 personer), Pendler
4. Autocamper på 8-12 m (inkl. 5 personer), Pendler
5. Bil med anhænger på maks. 12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)
6. Bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)
7. Høj bil med anhænger på maks. 12 m, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)
8. Høj bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)
9. Motorcykel eller knallert, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)
10. Motorcykel eller knallert, inkl. sidevogn eller anhænger, (inkl. 2 personer), Pendler

### Svar:

De efterspurgte oplysninger fremgår af regneark i datarumsmappen ”3. Traffic data”, som indeholder følgende i filnavnet: ”Traffic data with subcategories”. I de pågældende regneark er data kumuleret pr. år, pr. måned og pr. rute. Transport- og Bygningsministeriet har ikke mulighed for at splitte oplysningerne op på afgangsniveau.

De pågældende regneark i datarummet er udarbejdet af den eksisterende operatør, Danske Færger, på grundlag af en anden færgekontrakt end den udbudte. Der er således rent sprogligt forskel på de billettyper, som fremgår af regnearkene og dem, der fremgår af appendiks 1.

Ydermere er billettyperne i regnearkene inddelt i billettyper og underkategorier, hvor for eksempel billettypen ”Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)” kan opsplittes i underkategorier, som blandt andet omfatter ”Normalbillet”, ”Peni-



onistbil", "Penionistbil (inkl. maks. 2 personer)" og "Færgen Bizz (Bornholm)". Med "penionist" menes "pensionist".

Side 2/2

Oplysninger om billetter, der svarer til billettypen "Bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)" fra appendiks 1, kan således udledes ved at se på billettypen "Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)" og underkategorierne "Penionistbil" og "Penionistbil (inkl. maks. 2 personer)".

Til eksempel indeholder den nedenfor anførte tabel 1 et uddrag af oplysninger fra "Traffic data with subcategories 2012.xlsx" vedrørende januar 2012, ruten "Rønne-Køge" og billettypen "Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)". Eksemplet indeholder ikke alle underkategorier for billettypen, der er anvendt i hele kontraktperioden, men dog pensionist-underkategorier, som ikke er pendlere.

Som det fremgår af tabeluddraget, var der 39 stk. af "Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)" med underkategorien "Penionistbil" og 58 stk. med underkategorien "Penionistbil (inkl. maks. 2 personer)". Det svarer til i alt 97 billetter af typen "Bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)" fra appendiks 1.

**Tabel 1 | Tabeluddrag fra "Traffic data with subcategories 2012.xlsx"**

Måned	Rute	Billettype	Billettype (jf. Ydelsesspecifikation i kontrakten)	Underkategori	Antal
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Billigbillet	121
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Frejser	7
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Færgen Bizz (Bornholm)	114
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Færgen Bizz (m/ gebyr)	2
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	IT billet	1
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Normalbillet	93
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Penionistbil	39
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Penionistbil (inkl. maks. 2 personer)	58
2012-01	QGE	Bil (under 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Bil inkl. 5 personer (maks. 1,95 m. høj; maks. 6 m. lang)	Specialpris	1

På tilsvarende måde er billettyper for autocampere og motorcykler inddelt i underkategorier.

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 23 – Stuvning af invalidebiler

### Spørgsmål:

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 5.2.7, 3. afsnit, hvordan skal Operatøren da sikre, at alle indcheckede invalidebiler parkeres hensigtsmæssigt i forhold til elevatorer, da der i sagens natur er et begrænset antal pladser på vogndækket, hvor parkering af invalidebiler kan ske hensigtsmæssigt i forhold til elevatorer? Eksempelvis kan mødetiden for invalidebiler ikke være 10 minutter, da det i så fald ikke kan sikres, at lastningen er tilendebragt så betids, at afgang kan ske rettidigt. Vil der eksempelvis kunne indføres tidligere mødetid for invalidebiler?

### Svar:

Kunder i invalidebil, der har købt handicapbillet, har ret til en parkeringsplads tæt ved en elevator.

Transport- og Bygningsministeriet vil være indstillet på at godkende et vilkår i Operatørens befordringsbestemmelser om, at der udbydes et begrænset antal pladser til invalidebiler svarende til det antal invalidebiler, der er plads til på vogndækket tæt ved elevatorerne.

Operatøren vil i forbindelse med fastsættelsen af befordringsbestemmelser kunne fastsætte særlige regler for mødetider for kunder i invalidebil, såfremt det er nødvendigt for at sikre hensigtsmæssig parkering af invalidebiler. Befordringsbestemmelserne skal godkendes af Transport- og Bygningsministeriet efter proceduren i Ydelsesspecifikationens pkt. 7.5.2.

NOTAT

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 24 – Ændrede erhvervsstrukturer på Bornholm**

### Spørgsmål:

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 5.4, 3. og 4. afsnit, vedrørende ændringer i erhvervsstrukturen på Bornholm, vil Transport- og Bygningsministeriet da godtgøre Operatøren for mistede gods- og passagerbilletindtægter ved en eventuel lukning af Danish Crowns slagteri i Rønne?

### Svar:

Nej.

Bestemmelsen indebærer, at Operatøren ikke er forpligtet til at løfte en ændret efterspørgsel som følge af væsentligt ændrede transportbehov, der skyldes ændringer i erhvervsstrukturen, som tonnagen ikke uden videre kan håndtere.

Såfremt Danish Crown må lukke sit slagteri i Rønne, og svineproduktionen på Bornholm opretholdes, kan det medføre et væsentligt forøget transportbehov for levende dyr. Såfremt et sådant behov ikke kan håndteres med den eksisterende tonnage, vil dette ikke medføre en pligt for Operatøren til at udskifte tonnage eller supplere med anden tonnage.



Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 25 – Business-billetter og realiseret gennemsnitspris**

### **Spørgsmål:**

Af Ydelsesspecifikationens pkt. 4.3.1 fremgår det, at op til 3 % af billetterne pr. Overfart inden for billettypen "Bil (inkl. 5 personer)" må sælges til højere takster end maksimumpriserne, såfremt disse billetter udbydes som "Business-billetter" med særlige privilegier. Indgår solgte business-billetter i beregningen af realiseret gennemsnitspris for billettypen "Bil (inkl. 5 personer)"?

### **Svar:**

Nej, business-billetter indgår ikke i beregningen af realiseret gennemsnitspris for billettypen "Bil (inkl. 5 personer)".

NOTAT

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 26 – Rabatterede billettyper og gennemsnitspriser**

### Spørgsmål:

Idet der henvises til appendiks 1 bedes Transport- og Bygningsministeriet oplyse, om Operatøren – i modsætning til hvad den eksisterende operatør skal i dag – skal udbyde billige billetter på allerede rabatterede produkter som for eksempel billettypen ”Bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)” eller ”Bil med handicapparkeringskort på maks. 8 m. (inkl. 1 person med handicap og 1 ledsager)”?

### Svar:

Som det fremgår af appendiks 1, er der fastsat maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser for ”Bil, pensionist (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager)” eller ”Bil med handicapparkeringskort på maks. 8 m. (inkl. 1 person med handicap og 1 ledsager)”. Det er op til Operatøren at sikre, at begge priskrav overholdes, jf. nærmere Ydelsesspecifikationens pkt. 4. Det er uden betydning, om billetterne er billigere i forhold til for eksempel ”Bil (inkl. 5 personer)”.

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

**Q&A-notat nr. 27 – Politisk aftale og billetprisreduktion på 10 pct.**

**Spørgsmål:**

Af den politiske aftale af den 11. december 2014 om den fremtidige færgebetjening af Bornholm fremgår det, at de eksisterende maksimale gennemsnitspriser på udvalgte billettyper reduceres med 10 pct. Kan Transport- og Bygningsministeriet oplyse, hvorledes de 10 pct. i billetprisreduktioner er udmøntet pr. billettype, og hvor meget dette svarer til i reducerede billetindtægter i alt?

**Svar:**

Nej. Transport- og Bygningsministeriet ønsker ikke at kommentere nærmere på grundlaget for de billetpriser, der fremgår af appendiks 1, hvortil henvises.

## NOTAT

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 28 – Pristal og prisopregning**

#### Spørgsmål:

Gælder Hovedkontraktens pkt. 4.7, om 2014-pristal og pristalsopregning for alle Kontraktens forhold, herunder også de i Hovedkontraktens pkt. 4.3.2 og pkt. 4.3.3, angivne beløb på hhv. 25 mio. DKK og 50 mio. DKK?

#### Svar:

Ja. Alle beløb er anført i 2014-pristal og prisopregnes efter den i Hovedkontraktens pkt. 4.7 anførte måde.

Som det fremgår af Hovedkontraktens pkt. 4.7.2 og 4.7.3 foretages prisopregning på to forskellige måder, hvor pkt. 4.7.2 indeholder hovedreglen og pkt. 4.7.3 en undtagelse for maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser.

Det præciseres, at prisopregningen efter hovedreglen i Hovedkontraktens pkt. 4.7.2 sker på grundlag af Finansministeriets seneste offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset, således som det er indarbejdet på finansloven for det relevante år. Formålet med bestemmelsen er at sikre overensstemmelse mellem finanslovsbevillingen og tilskuddet.

Det betyder for eksempel, at den forventede udvikling i nettoprisindekset i 2018, som indarbejdes på finansloven for 2018 kendes, når finanslovsforslaget for 2018 fremsættes. Det bemærkes supplerende, at tal for årene 2018- 2021 på finansloven for 2018 er i 2018-priser for alle årene. Bevillingerne for 2019-2021 prisopregnes på ny på følgende års finanslove.

Det præciseres endvidere, at prisopregning efter undtagelsen i Hovedkontraktens pkt. 4.7.3 sker på baggrund af det seneste offentliggjorte skøn for udviklingen i nettoprisindekset for det relevante år, således som skønnet fremgår af Økonomisk Redegørelse, der p.t. udgives af Finansministeriet.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med Ydelsesspecifikationens pkt. 4.4.1, hvorefter Transport- og Bygningsministeriet senest den 1. maj fremsender en oversigt over prisopregning af de i appendiks 1 anførte maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser. Økonomisk Redegørelse offentliggøres for tiden



hvert år i maj, august og december. Det betyder for eksempel, forudsat at Økonomisk Redegørelse fortsat offentliggøres som i dag, at prisopregningen af de i appendiks 1 anførte maksimum og maksimale gennemsnitspriser for 2018 sker senest den 1. maj 2017 på baggrund af Økonomisk Redegørelse fra december 2016.

Side 2/2

Endelig bemærkes, at referencen "pkt. o", jf. Hovedkontraktens pkt. 4.7.2, 1. afsnit, skal være "pkt. 4.7.3". Referencen vil blive rettet forud for kontraktunderskrift.

## NOTAT

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 29 – Fortsættelse af Kontrakten ved uenighed om ændring**

#### Spørgsmål:

Med henvisning til Hovedkontraktens pkt. 2.2, 6. afsnit, hvorefter Kontrakten fortsætter på uændrede vilkår, såfremt det trods ihærdige forsøg fra begge parter side ikke viser sig muligt at opnå enighed om en ændring, bedes Transport- og Bygningsministeriet tilkendegive, om dette også gælder for alle øvrige ønskede ændringer i Hovedkontrakten end de i Hovedkontraktens pkt. 4.3 og pkt. 4.4 beskrevne.

#### Svar:

Hovedkontraktens pkt. 2.2, 6. afsnit, angår ændringer af Kontrakten, som ikke i forvejen er reguleret i Kontrakten. Således finder Hovedkontraktens pkt. 2.2, 6. afsnit, ikke anvendelse på en protest fra Operatørens side vedrørende for eksempel Hovedkontraktens pkt. 4.3 eller 4.4.

Dato 16. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 30 – Mistede indtægter fra sejlads i fri trafik**

#### **Spørgsmål:**

Ifølge Hovedkontraktens pkt. 4.4 kan Operatørens sejlads i fri trafik ikke be-  
grunde, at tonnage ikke er ledig i forhold til Transport- og Bygningsministeriets  
ret til at tilkøbe ekstra dobbeltture. Indgår mistede indtægter fra sejlads i fri  
trafik som en omkostning under Hovedkontraktens pkt. 4.4.2, afsnit 2, litra a?

#### **Svar:**

Nej, der indgår alene de omkostninger, som fremgår af Hovedkontraktens pkt.  
4.4.2.

## Q&A-notat nr. 31 – Adfærdsregulerende effekt i forhold til afgifter

### Spørgsmål:

Af Hovedkontraktens pkt. 4.6, afsnit 2, fremgår det, at såfremt en ændring af gældende danske afgifter har til hensigt at have en adfærdsregulerende effekt, da vil tilskuddet ikke blive reguleret.

Kan Transport- og Bygningsministeriet oplyse nærmere, hvad der menes med en adfærdsregulerende effekt?

Transport- og Bygningsministeriet bedes specifikt oplyse om NO<sub>x</sub>-afgifter, ballastvand-afgifter og afgifter vedrørende støjgener kan karakteriseres som afgifter, der har en adfærdsregulerende effekt?

Vil tilskuddet blive reguleret, såfremt den adfærdsregulerende effekt ikke kan opnås uden større investeringer for Operatøren, der ikke kunne forudses på tidspunktet for afgivelse af tilbuddet?

Vil tilskuddet blive reguleret som følge af det nuværende internationale arbejde indenfor rammerne af MRV (forkortelse for Monitoring, Reporting and Verification) under IMO, såfremt dette arbejde medfører indførelsen af en CO<sub>2</sub>-afgift i Danmark?

### Svar:

En adfærdsregulerende effekt foreligger, når formålet med afgiften hovedsageligt er regulering af adfærd og ikke opkrævning af betalinger til det offentlige.

Miljøafgifter anses generelt for at være adfærdsregulerende og vil således ikke give anledning til ændret tilskud. Det gælder for eksempel de i spørgsmålet nævnte NO<sub>x</sub>-afgifter, ballastvand-afgifter, afgifter vedrørende støjgener og CO<sub>2</sub>-afgifter.

Indførelse af grænseværdier for udledning af for eksempel NO<sub>x</sub> eller CO<sub>2</sub>, som betyder, at Operatøren må foretage tonnagejusteringer, vil ikke medføre regulering af tilskuddet.



Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 32 – Aktindsigt i regnskabsmateriale

### Spørgsmål:

Det fremgår af Ydelsesspecifikationens pkt. 9.4, 9. afsnit, at det fremsendte regnskabsmateriale vil blive behandlet fortroligt. Kan Transport- og Bygningsministeriet i den forbindelse bekræfte, at materialet er undtaget fra aktindsigt efter den gældende offentlighedslov, og at Transport- og Bygningsministeriet vil tilstræbe, at materialet undtages fra aktindsigt?

### Svar:

Afgørelser om aktindsigt skal efter den gældende offentlighedslov (lov nr. 606 af 12. juni 2013) træffes på baggrund af en konkret vurdering af de oplysninger, der anmodes om aktindsigt i.

Derfor kan Transport- og Bygningsministeriet ikke på forhånd afgøre udfaldet af en eventuel anmodning om aktindsigt, men det bemærkes, at det fremgår af offentlighedslovens § 30, nr. 2, at retten til aktindsigt ikke omfatter oplysninger om forretningsforhold, for så vidt det er af væsentlig økonomisk betydning for den virksomhed, oplysningerne angår, at anmodningen ikke imødekommes.

Det regnskabsmateriale, som er omfattet af Ydelsesspecifikationens pkt. 9.4, 9. afsnit, vil blandt andet skulle indeholde en række oplysninger om indtægter, omkostninger og finansielle forhold. I forhold til sådanne oplysninger vil det typisk være af væsentlig økonomisk betydning for den virksomhed, de angår, at der ikke gives aktindsigt, og det er derfor ministeriets klare forventning, at disse oplysninger vil være undtaget efter offentlighedslovens § 30, nr. 2. I det omfang regnskabsmateriale derimod indeholder oplysninger, hvor det ikke er af væsentlig økonomisk betydning for den virksomhed, de angår, at der ikke gives aktindsigt, for eksempel fordi de allerede er offentligt tilgængelige eller ikke har økonomisk betydning, vil disse konkrete oplysninger imidlertid ikke være undtaget retten til aktindsigt efter bestemmelsen.

Endvidere bemærkes, at retten til aktindsigt kan begrænses, i det omfang det er nødvendigt til beskyttelse af væsentlige hensyn til det offentliges økonomiske interesser, herunder udførelsen af det offentliges forretningsvirksomhed, jf. offentlighedslovens § 33, nr. 3.

## NOTAT

Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 33– Færgeleje 3**

#### Spørgsmål:

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 6.2.1 samt appendiks 3, stiller Transport- og Bygningsministeriet da også færgeleje 3 i Rønne Havn til rådighed for Operatøren?

#### Svar:

Nej. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.2.1 og appendiks 3 vedrører alene færgeleje 1 i Rønne Havn og ikke færgeleje 3.

Generelt skal spørgsmål vedrørende mulighederne i havnene og udstyr på havnene m.m., som Transport- og Bygningsministeriet ikke ejer eller har brugsret til, rettes til den relevante havn eller ejer af udstyr m.m., jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.1. Der henvises således hertil.

**Q&A-notat nr. 34 – Ændring af Ydelsesspecifikations pkt. 2.2.1 fsva. tidsmæssige krav i pkt. 1.2**

I Ydelsesspecifikationens pkt. 2.2.1 tilføjes følgende nye afsnit før sidste afsnit:

*”Transport- og Bygningsministeriet kan dog godkende en sejlplan, der fraviger de tidsmæssige krav, der fremgår af pkt. 1.2 i forhold til de 300 Høje Dækmeter godstransport på Rønne-Ystad pr. retning, forudsat at Operatøren og Kontaktrådet er indforstået med fravigelsen.”*

Ændringen vil blive indarbejdet forud for kontraktunderskrift.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2, 2. sidste afsnit, hvoraf det fremgår, at der på Rønne-Ystad hver dag skal være en kapacitet på mindst 300 Høje Dækmeter til godstransport pr. retning i et givet tidsrum, som er afhængig af afgangstidspunktet for samme dags Overfart fra Rønne til Køge. Tidsrummet er enten mellem kl. 20.00 og inden Driftsdøgnets ophør, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2, 2. sidste afsnit, litra a, eller mellem kl. 15.00 og inden Driftsdøgnets ophør, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2, 2. sidste afsnit, litra b.

Med tilføjelsen af det ovennævnte afsnit til Ydelsesspecifikationens pkt. 2.2.1, åbnes der op for, at Transport- og Bygningsministeriet kan godkende en sejlplan, der fraviger kravet om, hvilket tidspunkt de 300 Høje Dækmeter med godskapacitet på Rønne-Ystad skal være tilgængelig. Det er alene tidskravet, der kan fraviges, og ikke kravet om godskapacitet.

Tilføjelsen muliggør, under forudsætning af at Operatøren og Kontaktrådet er indforstået hermed, at Transport- og Bygningsministeriet godkender en sejlplan, hvor for eksempel den sidste Dobbelttur mellem Rønne og Ystad på bestemte dage eller dele af året afgår fra Rønne tidligere end kl. 20.00, selvom Operatøren tilrettelægger sejladsen på Rønne-Køge således, at færgen afgår fra Rønne kl. 17.00.

## NOTAT

Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 35 – Tidsfrist for vejrbedingede aflysninger**

#### Spørgsmål:

Forventer Transport- og Bygningsministeriet, at Operatøren venter med at træffe beslutning om eventuel aflysning af en overfart til tidligst 2 timer inden det planlagte afgangstidspunkt, såfremt Operatøren vil sikre, at aflysning er bodsfritaget, jf. Ydelsesspecifikationens punkt 3.5.2, afsnit 2? Hvornår forventes Operatøren at oplyse passagererne om ændringer i sejlplanen, således at de kan træffe nødvendige foranstaltninger og eventuelt ændre deres rejseplaner?

#### Svar:

Det er op til Operatøren at træffe beslutning om aflysning af Overfarter, men aflyses en Overfart, uden at Operatøren kan dokumentere, at der foreligger bodsfritagende forhold, vil Operatøren blive pålagt bod.

Operatøren skal tidligst muligt varsle forventede forsinkelser og aflysninger over for offentligheden, og oplysninger om den aktuelle trafiksituation skal fremgå af Operatørens hjemmeside, jf. nærmere Ydelsesspecifikationens pkt. 7.5.3

Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 36 – Bodsfristagelse ved havari

### Spørgsmål:

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 3.6.1 bedes Transport- og Bygningsministeriet uddybe baggrunden for fristen for Operatøren på 2 hverdage for at fremsende meddelelse, hvor det gøres gældende, at der er bodsfritagende forhold.

Ministeriet bedes forholde sig til muligheden for, at Operatøren i stedet inden for 2 hverdage fremsender en foreløbig meddelelse og herefter i forbindelse med rapportering og opgørelse af bod samtidig fremsender den nødvendige dokumentation.

Endelig bedes ministeriet bekræfte, at der foreligger bodsfritagende forhold, såfremt ministeriet inden for 2 hverdage fra modtagelse af tilbudsgivers meddelelse ikke har afvist dette.

### Svar:

Fristen for Operatøren på 2 hverdage i Ydelsesspecifikationens pkt. 3.6.1 er fastsat af hensyn til, at Operatøren før meddelelse til Transport- og Bygningsministeriet håndterer den situation, som er årsag til, at Operatøren gør gældende, at der foreligger bodsfritagelse for Forsinkelse, aflysning eller mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge. Der er med fristen på 2 hverdage taget hensyn til, at Operatøren i første række kan håndtere eventuelle sikkerhedsmæssige foranstaltninger, information til passagererne og eventuelt justering af sejlplan.

Ministeriet finder, at fristen på 2 hverdage er tilstrækkelig til fremsendelse af den nødvendige dokumentation. Såfremt det undtagelsesvist ikke er muligt at vedlægge den nødvendige dokumentation inden fristen, må Operatøren fremsende de oplysninger, der er i Operatørens besiddelse og anføre, hvilke yderligere oplysninger der eftersendes. Eftersendelsen skal i sådant tilfælde ske hurtigst muligt.



Ministeriet kan ikke bekræfte, at der automatisk er tale om bodsfrigagende forhold, såfremt ministeriet inden for 2 hverdage fra modtagelse af tilbudsgivers meddelelse ikke har afvist, at der foreligger bodsfrigagende forhold.

Side 2/2

Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 37 – Nødgeneratoranlæg**

#### **Spørgsmål:**

Kan den vindende tilbudsgiver overtage det af Danske Færger A/S ejede nød-generatoranlæg, der findes ved administrations- og terminalbygningerne?

#### **Svar:**

Generelt skal spørgsmål vedrørende mulighederne i havnene og udstyr på havnene m.m., der ikke ejes af Transport- og Bygningsministeriet, rettes til den relevante havn eller ejer af udstyr m.m., jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.1. Der henvises således hertil.

## NOTAT

Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 38 – Check-in-anlæg på Rønne Havn**

#### Spørgsmål:

Stiller Rønne Havn A/S anlæg til check-in af køretøjer til område 1, område 2 og område 3 til rådighed for Operatøren?

#### Svar:

Generelt skal spørgsmål vedrørende mulighederne i havnene og udstyr på havnene m.m., der ikke ejes af Transport- og Bygningsministeriet, rettes til den relevante havn eller ejer af udstyr m.m., jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.1. Der henvises således hertil.



Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 39 – Landstrømsanlæg på Rønne Havn**

#### Spørgsmål:

Det fremgår af dokumentet "Beskrivelse – Rønne Havn", at der er etableret landstrømsanlæg til hurtigfærgen Villum Clausen i færgeleje 1. Stiller Rønne Havn A/S dette landstrømsanlæg til rådighed for Operatøren?

#### Svar:

Generelt skal spørgsmål vedrørende mulighederne i havnene og udstyr på havnene m.m., der ikke ejes af Transport- og Bygningsministeriet, rettes til den relevante havn eller ejer af udstyr m.m., jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.1. Der henvises således hertil.

## NOTAT

Dato 21. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### Q&A-notat nr. 40 – Pengeinstitut eller anden garant

#### Spørgsmål:

Med henvisning til Hovedkontraktens pkt. 5 bedes det oplyst, om udtrykket "anerkendt pengeinstitut" skal forstås som: Anerkendt pengeinstitut eller anden garant, der opfylder kravene til rating i henhold til Hovedkontraktens pkt. 5?

#### Svar:

Formuleringen af bestemmelsen havde ikke til formål at begrænse sikkerhedsstillelse til "pengeinstitut", hvorfor Hovedkontraktens pkt. 5, ændres til følgende:

"Operatøren garanterer at opfylde alle krav til ydelsen i Kontraktperioden.

Senest 8 uger efter indgåelsen af nærværende Kontrakt skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut eller anden garant stilles anfordringsgaranti på 140 mio. DKK til sikkerhed for Operatørens opfyldelse af Kontrakten. Ved anerkendt pengeinstitut eller anden garant forstås garantistiller, hvis gældende rating svarer til niveau A (A- til AAA/Aaa) på Standard & Poor's, Moody's eller Fitch's ratings af langfristet gæld, og som er hjemhørende i et land, som har ratificeret New Yorkkonventionen om anerkendelse og fuldbyrdelse af udenlandske voldgiftskendelser, og hvor konventionen er trådt i kraft.

Anfordringsgarantien skal udformes i overensstemmelse med bilag 3 Udkast til anfordringsgaranti.

Garantien tjener til skadesløs opfyldelse af ethvert krav, som Transport- og Bygningsministeriet får mod Operatøren i forbindelse med Kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning.

Operatøren og garantistiller er forpligtet til omgående at informere Transport- og Bygningsministeriet om alle forhold relateret til garantistillers rating og udvikling heri.



Såfremt garantistillers rating ændres til en lavere rating end niveau A, skal Operatøren uden ugrundet ophold stille garanti fra en anden garantistiller, som opfylder ovenstående ratingkrav.

Side 2/2

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 5 hverdage efter, at garantistillers rating er nedjusteret, skal garantistiller på anfordring udbetale garantibeløbet til Transport- og Bygningsministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transport- og Bygningsministeriet, indtil ny sikkerhed er stillet, eller Kontrakten er ophørt. Renter af det deponerede beløb tilfalder garantistiller, medmindre Operatøren og garantistiller har aftalt andet.”

Ændringen vil blive indarbejdet forud for kontraktunderskrift.

## NOTAT

Dato 22. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 41 – Trailerhåndtering**

#### Spørgsmål:

Ifølge appendiks 1 fremgår en pris på trailerhåndtering på Rønne-Ystad på 103,87 DKK ekskl. moms og en pris på Rønne-Køge på 78,19 DKK ekskl. moms. Den eksisterende operatør, Danske Færger, opkræver p.t. tillæg på henholdsvis 505,00 DKK og 380,00 DKK. Hvad er forklaring på denne forskel? Der ses ikke at være en beskrivelse af trailerhåndtering under i appendiks 1, pkt. 2.

#### Svar:

Trailerhåndtering er en service, som Operatøren skal tilbyde i Rønne Havn, Køge Havn og Ystad Havn, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 7.3.

Trailerhåndtering består i håndteringen af løstrailere, der ikke har eget trækende køretøj, og som derfor skal køres om bord og fra bord af Operatøren.

Prisforskellen mellem de nuværende priser og de priser for trailerhåndtering, der fremgår af appendiks 1, skyldes fuld indfasning af reduktionen af godsbilletter på færger, som blev politisk besluttet ved Aftale om en vækstpakke, juni 2014.

Dato 22. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 42 – Moms i forhold til billetpriser**

### Spørgsmål:

Er de maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser der fremgår af appendiks 1 opgjort eksklusiv moms? Hvis ikke bedes andelen af moms på de enkelte priser oplyst.

### Svar:

De i appendiks 1 nævnte maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser er de nominelle priser alt inklusiv, som Operatøren kan opkræve hos kunderne. Disse priser omfatter i forhold til gods dog ikke den såkaldte vareafgift, hvis størrelse er afhængig af varens vægt, og som i hvert fald Rønne Havn pålægger vareafsender respektive varemottageren.

I det omfang at de i appendiks 1 nævnte billetter efter lovgivningen er pålagt eventuelle afgifter herunder moms, er beløbene i appendiks 1 således anført inklusive afgifter herunder moms. Bemærk dog at godsbillettyperne i appendiks 1 eksplicit er anført eksklusiv moms.

Operatørens momsretlige forhold er i øvrigt Transport- og Bygningsministeriet uvedkommende. Spørgsmål til moms henvises til Skat, jf. Tilbudsgrundlagets pkt. 4.5.

## Q&A-notat nr. 43 – Grundlagsolieprisindeks for gasolie

### Spørgsmål:

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 4.6.4.2, kan Transport- og Bygningsministeriet da oplyse det konkrete grundlagsolieprisindeks med de faktiske offentliggjorte indeksværdier for varegruppen "Gasolie" i Danmarks Statistiks prisindeks "PRIS11: Prisindeks for indenlandsk vareforsyning efter varegruppe"? Kan Transport- og Bygningsministeriet opdatere eksemplet under Ydelsesspecifikationens pkt. 4.6.4.2?

### Svar:

I henhold til Danmarks Statistik har varegruppen "Gasolie" for indenlands vareforsyning de i tabellen anførte indekstal, hvor 2010=100:

År	Måned	Indeks (2010=100)
2014	februar	134,5
2014	marts	130,1
2014	april	132,3
2014	maj	131,8
2014	juni	133,9
2014	juli	131,0
2014	august	131,6
2014	september	129,8
2014	oktober	123,4
2014	november	118,8
2014	december	101,2
2015	januar	89,4
Grundlagsprisindeks (gennemsnit)		124,0

Kilde: Danmarks Statistik: *PRIS11: Prisindeks for indenlandsk vareforsyning (2010=100) efter varegruppe, Gasolie*. Der tages forbehold for eventuelle trykfejl hos Danmarks Statistik.

Dato 23. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 44 – Tomme godsenheder og havneafgifter

### Spørgsmål:

I appendiks 1 vedrørende maksimale billetpriser for gods på Rønne-Køge og Rønne-Ystad bemærkes, at disse priser stemmer med dem, som den nuværende operatør, Danske Færger, opkræver for tomme godsenheder. Hvorledes reguleres priserne for læssede godsenheder under Kontrakten?

### Svar:

Kontrakten fastsætter de maksimale nominelle billetpriser inkl. alt, som Operatøren må opkræve for blandt andet lastbiler og løstrailere, jf. dog nedenfor. Den måde at håndtere billetpriser på svarer til i dag.

Prisforskellen mellem tomme og ikke-tomme godsenheder skyldes, at i hvert fald Rønne Havn pålægger vareafsender respektive varemottageren en såkaldt vareafgift, hvis størrelse er afhængig af varens vægt. Den eksisterende operatør, Danske Færger, opkræver i praksis vareafgiften hos speditørerne på vegne af Rønne Havn. Denne vareafgift er ikke omfattet af Kontrakten og dermed heller ikke af appendiks 1 om maksimale billetpriser.

For nærmere oplysninger om vareafgifter til havne henvises til de respektive havne.

Bemærk, at der i forhold til passagervendte billettyper ikke er mulighed for at forhøje billetpriserne eller opkræve tillæg i anledning af eventuelle passager- og bilafgifter, som havnene måtte opkræve hos Operatøren.

## Q&A-notat nr. 45 – Rådighed over færger og dokumentationskrav

### Spørgsmål:

Transport- og Bygningsministeriet har valgt at samle følgende spørgsmål i et Q&A-notat, idet begge henviser til Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6 og aktivitet nr. 3.1.1 i tabel 11:

1. Er det korrekt forstået, at der ikke stilles krav om, at tilbudsgiver har dispositionsret over færgerne ved afgivelse af tilbud?
2. Skal Tilbudsgiver ved aflevering af tilbud dokumentere dispositionsret, råderet eller lignende i forhold til tonnage, som indgår i løsningsbeskrivelsen?

### Svar:

Der stilles ikke krav om, at tilbudsgiver på tidspunktet for afgivelse af tilbud har dispositionsret/råderet over de færger, der indgår i tilbudsgiverens tilbud.

På tidspunktet for afgivelse af tilbud er det således ikke et krav, at tilbudsgiver fremlægger dokumentation for faktisk eller retlig rådighed over de færger, der indgår i tilbudsgiverens tilbud.

Derimod skal tilbudsgiver være opmærksom på, at tilbudsgivers tilbud skal indeholde en række oplysninger om hver enkelt af de færger, der indgår i tilbudsgiverens tilbud, jf. nærmere tilbudsgrundlagets pkt. 6.2.3, litra a-s under punktet "*Oplysninger om færger*". Tilbudsgiver er bundet af disse oplysninger, idet tilbudsgiveren ikke uden Transport- og Bygningsministeriets godkendelse kan ændre tonnage, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 5.5.

Dernæst er det et krav, at tilbudsgiveren/Operatøren senest 15 kalenderdage efter kontraktunderskrift over for Transport- og Bygningsministeriet dokumenterer, at Operatøren råder over de færger, der indgår i Operatørens tilbud, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6 og aktivitet nr. 3.1.1 i tabel 11. Formålet hermed er bl.a. at give tilbudsgiver mulighed for i sit tilbud at benytte nybygning, som tilbudsgiver på tidspunktet for afgivelse af tilbud alene har indgået betinget nybygningskontrakt om.





Ved dokumentation for dispositionsret/råderet over færgerne forstår Transport- og Bygningsministeriet i denne sammenhæng, at Operatøren fremlægger dokumentation for, at Operatøren har sikret sig dispositionsret/råderet over de i Operatørens tilbud anførte færger med henblik på at varetage færgebetjeningen af Bornholm fra Driftsstart til opfyldelse af Kontrakten.

Som dokumentation for dispositionsret/råderet vil Operatøren for eksempel kunne anvende udskrift fra skibsregisteret, charter- eller leasingaftale for den relevante periode eller underskrevet betinget nybygningskontrakt.

På dette tidspunkt – dvs. senest 15 kalenderdage efter kontraktunderskrift – er det således tilstrækkeligt, at Operatøren dokumenterer en betinget dispositionsret/råderet over de tilbudte færger.

I tilknytning hertil bemærkes det, at såfremt Operatøren ikke overholder fristen på 15 kalenderdage efter kontraktunderskrift til at aflevere dokumentation for råderet/dispositionsret over de færger, der indgår i Operatørens tilbud, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6 og aktivitet nr. 3.1.1 tabel 11 i, vil Operatøren blive pålagt bod efter Ydelsesspecifikationens pkt. 10.9.1.

Derudover er det et krav, at Operatøren senest 40 kalenderdage efter den i Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6 nævnte frist under aktivitet nr. 3.1.1 tabel 11 (svarende til i alt senest 55 kalenderdage efter kontraktunderskrivelse) over for Transport- og Bygningsministeriet dokumenterer, at Operatøren har indgået ubetinget og endelig aftale, der giver Operatøren råderet/dispositionsret over de tilbudte færger i hele Kontraktperioden. Overholder Operatøren ikke dette krav, er Transport- og Bygningsministeriet berettiget til at hæve Kontrakten, jf. Hovedkontraktens pkt. 7.6, litra b.

På dette tidspunkt – dvs. senest 55 kalenderdage efter kontraktunderskrift – skal Operatøren således dokumentere en ubetinget og endelig dispositionsret/råderet over de tilbudte færger.

I relation til sidstnævnte bemærkes det desuden, at termin for dokumentation for effektiv kontrakt (dvs. ubetinget og endelig aftale) skal fremgå af tids- og aktivitetsplanen, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6, aktivitet nr. 3.2.1 og 3.3.1 i tabel 11.

Som det fremgår af ovenstående, gælder der således forskellige krav til, hvad tilbudsgiveren/Operatøren skal oplyse/dokumentere på 1) tidspunktet for afgivelse af tilbud, 2) senest 15 kalenderdage efter kontraktunderskrivelse og 3) senest 55 kalenderdage efter kontraktunderskrivelse.

NOTAT

Dato 29. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 46 – Eventuelle bygningskader som følge af forskydninger i molefyld**

#### Spørgsmål:

Med henvisning til appendiks 2, pkt. 5, skal Operatøren da selv forestå og betale for udbedring af eventuelle forskydninger i molefyld under Terminalbygningen og eventuelle heraf følgende bygningskader?

#### Svar:

Det følger af appendiks 2, stk. 12, 2. afsnit, at al vedligeholdelse af Bygningerne og Grunden påhviler Operatøren. Videre følger det af appendiks 12, 4. afsnit, at pligten til vedligeholdelse består, uanset om behovet er opstået som følge af blandt andet hændelig skade eller skade, som tredjemand er ansvarlig for.

Det bemærkes, at ministeriet ikke har oplysninger om moleforskydninger. Såfremt der måtte opstå forskydninger i molefyld, vil Operatøren være ansvarlig for og afholde omkostningerne til udbedring af skader på Bygningerne eller Grunden, jf. appendiks 2, pkt. 12. Hvorvidt Operatøren helt eller delvist kan vælte omkostningerne over på tredjemand, må i givet fald afklares med denne.

Dato 29. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

**Q&A-notat nr. 47 – Eventuelle bygningskader som følge af arbejder udført af ministeriet**

**Spørgsmål:**

Hvordan håndteres eventuelle skader, som opstår på grund af arbejder udført af Transport- og Bygningsministeriet efter appendiks 2, pkt. 5? Det kunne for eksempel dreje sig om rusten facadearmering?

**Svar:**

Skader, der skyldes mangler ved det af Transport- og Bygningsministeriet udførte arbejde, er Operatøren ikke forpligtet til at udbedre. Operatørens pligter i relation til vedligeholdelse er reguleret i appendiks 2, pkt. 12.

## NOTAT

Dato 29. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 48 – Omfang af facaderenovering**

#### Spørgsmål:

Med henvisning til appendiks 2, pkt. 5, 4. afsnit, hvordan og i hvilket omfang planlægger Transport- og Bygningsministeriet facaderne på Administrationsbygningen renoveret? Er der tale om en totalrenovering af Administrationsbygningens facader?

#### Svar:

Der er ikke truffet endelig beslutning om omfanget, tidspunktet eller metode for de i appendiks 2, pkt. 5 nævnte arbejder. Transport- og Bygningsministeriet er i øjeblikket i gang med at gennemføre et rådgiverudbud. Når dette er afsluttet, skal ministeriet sammen med rådgiveren fastlægge det endelige omfang af renoveringen af Administrationsbygningens facader.

Der henvises i øvrigt til appendiks 2, pkt. 12 om vedligeholdelse.

**Q&A-notat nr. 49 – Generelt om omkostninger til forhaling og præcisering af Q&A-notat nr. 19**

Svar:

Transport- og Bygningsministeriet finder, at svaret på Q&A-notat nr. 19 vedrørende omkostninger til forhaling ved anløb til Rønne Havn for en ordens skyld bør præciseres og suppleres.

Spørgsmålet i Q&A-notat nr. 19 angår omkostning ved forhaling af Operatørens færge, når denne optager et færgeleje i Rønne Havn eller er under anløb, såfremt en anden færgeoperatør ønsker at anløbe Rønne Havn.

Skibsmæssigt giver det ikke mening at tale om forhaling, når både Operatørens færge og en anden færgeoperatørs færge er under anløb (og der således ikke er nogen af færgerne, der allerede optager et færgeleje i havnen).

I en situation, hvor flere færger er under anløb i Rønne Havn, vil det bero på de pågældende rederiers aftale med Rønne Havn, hvilken færge der har fortrinsret. Det bemærkes i den forbindelse, at Operatøren har en fortrinsret til færgeleje 1 i Rønne Havn, jf. appendiks 3. Bemærk i den forbindelse, at Kontrakten ikke regulerer spørgsmålet om Operatørens eventuelle pligt til at forhale en færge, men at en sådan pligt kan påhvile Operatøren på andet grundlag, som for eksempel aftaler med de respektive havne.

Generelt gælder, at Operatøren skal indgå de nødvendige aftaler med henholdsvis Rønne Havn, Køge Havn og Ystad Havn, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.1.

Operatørens omkostninger forbundet med til forhaling, anløb af havne eller lignende er således Transport- og Bygningsministeriet uvedkommende, uanset at en eventuel anden færgeoperatør måtte forårsage dette. Det følger i øvrigt også af Hovedkontraktens pkt. 4.2, at Operatørens tilskud er fast og ikke genstand for regulering, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i Kontrakten.

NOTAT

Dato 31. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 50 – Energirenovering af Bygningerne**

### **Spørgsmål:**

Med henvisning til bilag IV og bilag V til Appendiks 2, vil Transport- og Bygningsministeriet da forestå den energirenovering af Bygningerne, som er anbefalet i de respektive energimærkninger?

### **Svar:**

Der er ikke truffet endelig beslutning om gennemførelse, tidspunkt eller metode for de i appendiks 2, pkt. 5 nævnte arbejder. Det er således de i appendiks 2, pkt. 5 nævnte arbejder, der – med afsæt i det i tilstandsvurderingen fra 2014 og vedligeholdelsesplanen 2017-2027 med tilhørende fotos (bilag II) anførte – forventes at blive foretaget af Transport- og Bygningsministeriet. Der henvises i øvrigt til appendiks 2, pkt. 12 om vedligeholdelse.

## Q&A-notat nr. 51 – Vedligeholdelse og renholdelse

### Spørgsmål:

Transport- og Bygningsministeriet har valgt at samle følgende spørgsmål i et Q&A-notat, idet de grundlæggende vedrører afgrænsningen af Operatørens vedligeholdelsespligt:

1. Med henvisning til appendiks 2, pkt. 5, skal Operatøren da selv forestå og betale for reovering eller fjernelse af skorsten på Administrationsbygningen?
2. Med henvisning til appendiks 2, pkt. 12, skal Operatøren da selv identificere og afhjælpe eventuel tilstedeværelse af asbest, bly eller anden forurening i Grunden og i Bygningen? Skal Operatøren eksempelvis selv identificere og afhjælpe den konstaterede tilstedeværelse af PCB i Bygningen?

### Svar:

Operatørens vedligeholdelsespligt indebærer en pligt til vedligeholdelse, herunder også reparation og udskiftning/fornyelse, jf. efter appendiks 2, pkt. 12, 3. afsnit. Eksempler på vedligeholdelsespligten fremgår af appendiks 2, pkt. 12, 2. afsnit. I forhold til vedligeholdelsespligten er det uden betydning, om behovet er opstået som følge af myndighedsafgørelser, nedslidning på grund af almindelig slid og ælde, forkert brug, hændelig skade eller skade, som tredjemand er ansvarlig for, jf. appendiks 2, pkt. 12, 4. afsnit.

Konkret i forhold til skorstenen på Administrationsbygningen, kan det oplyses, at Transport- og Bygningsministeriet ikke er bekendt med et behov for at fjerne den. I øvrigt bemærkes det, at skorstenen ikke er i brug, da der er installeret fjernvarme i bygningen. En fjernelse af skorstenen begrundet i Operatørens ønske herom vil udgøre en ændring/ombygning omfattet af appendiks 2, pkt. 15, som bl.a. kræver Transport- og Bygningsministeriets samtykke. Såfremt myndighedskrav måtte medføre påbud om fjernelse af skorstenen, vil en fjernelse af skorstenen være omfattet af Operatørens vedligeholdelsespligt, jf. appendiks 2, pkt. 12. Tilsvarende vil for eksempel udbedring af skade på skorstenen være en reparation, som er omfattet af Operatørens vedligeholdelsespligt.



I forbindelse med Transport- og Bygningsministeriets undersøgelse forud for facaderenoveringen er der konstateret PCB i fuger i facaden, men der er ikke i indeklimaet målt værdier over grænseværdierne, hvorfor der ikke er pligt til at gennemføre afværgeforanstaltninger.

Side 2/2

Transport- og Bygningsministeriet har ikke kendskab til, at bygningsmaterialer som asbest eller bly skal fjernes fra ejendommen. Såfremt myndighedskrav måtte medføre påbud om fjernelse af bestemte byggematerialer, hører en fjernelse af de pågældende byggematerialer under vedligeholdelsespligten.

Operatøren skal efter appendiks 2, pkt. 13 renholde Grunden, heri indgår ikke eventuel oprensning af jorden, for så vidt angår eventuel forurening, som er sket før Overtagelsesdagen. En sådan oprensning vil endvidere ikke være omfattet af Operatørens vedligeholdelsespligt, jf. appendiks 2, pkt. 12.



Dato 31. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 52 – Tinglyste rettigheder

### Spørgsmål:

Med henvisning til appendiks 2 til Ydelsesspecifikationen, kan Transport- og Bygningsministeriet da oplyse, om der er tinglysninger – og i givet fald hvilke – på den omfattede ejendom, som Operatøren overtager drift og vedligehold af?

### Svar:

Tinglyste rettigheder og servitutter registreres ikke på Bygningerne, men derimod på matriklen, som Bygningerne er placeret på, og som ejes af Rønne Havn A/S, jf. appendiks 2, pkt. 2. Spørgsmål til tinglyste rettigheder og servitutter på matriklen skal derfor rettes til Rønne Havn A/S eller ved forespørgsel i tingbogen.

Hvad angår hæftelser, kan Transport- og Bygningsministeriet oplyse, at Bygningerne er ubehæftede, og at der således ingen hæftelser findes på Bygningerne.

## NOTAT

Dato 31. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 53 – Ansvarsfordeling ved bygningsrelaterede følgeskader**

#### Spørgsmål:

Er Operatøren eller Transport- og Bygningsministeriet ansvarlig for skader, som skyldes fejl, mangler eller unndladelser ved Bygningerne? For eksempel skader opstået som følge af facaderenovering. Der henvises i den forbindelse til appendiks 2, pkt. 11, 3. afsnit?

#### Svar:

Det er ikke muligt på forhånd generelt at udtale sig om, hvem der bærer ansvaret for en skade, som skyldes fejl, mangler eller unndladelser ved Bygningerne. Placering af ansvaret afhænger af den konkrete situation, herunder om baggrunden for den opståede skade.

Om ansvaret for skader på Bygningerne, som følge af mangler ved Transport- og Bygningsministeriets arbejder med facaderenoveringen, henvises til svar på spørgsmål nr. 47.

Skader på Operatørens ejendom som følge af fejl, mangler eller unndladelser ved Bygningerne kan i øvrigt kun gøres gældende over for Transport- og Bygningsministeriet, såfremt ministeriet har handlet uagtsomt, jf. nærmere appendiks 2, pkt. 11, 3. afsnit.

Dato 31. marts 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 54 – Ændringer i erhvervsstrukturen på Bornholm**

#### **Spørgsmål:**

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 5.4, afsnit 3 og 4 vedrørende ændringer i erhvervsstrukturen på Bornholm, er Transport- og Bygningsministeriet da indstillet på at godtgøre Operatøren for mistede indtægter ved en eventuel lukning af Danish Crown i Rønne, som vil medføre et væsentligt fald i volumen af efterspørgsel som følge af afskedigelser og dermed forventelig fraflytning af en stor del af 300 familier fra Bornholm?

#### **Svar:**

Der henvises til Q&A-notat nr. 24.

## **Q&A-notat nr. 55 – Olieprisindeks, grundlagsolieprisindeks og olieprisfradrag**

### Spørgsmål:

Med henvisning til Ydelsesspecifikationens pkt. 4.6.4.2 når Tilbudsgiver med de faktiske offentliggjorte indeksværdier for varegruppen "Gasolie" i Danmarks Statistiks prisindeks: "PRIS11: Prisindeks for indenlandsk vareforsyning efter varegruppe" frem til et grundlagsolieprisindeks på 124,0. Hvis olieprisindekset – der på nuværende tidspunkt er næsten 50 % lavere end grundlagsolieprisindekset – fortsat er på det nuværende niveau i juli 2019, hvor Operatøren skal foretage den første beregning af et olieprisfradrag, er det da korrekt at antage:

- 1) at Operatøren må påregne, at de i appendiks 1 til Ydelsesspecifikationen angivne billetpriser reelt set er lavere i år 2020 end angivet i appendiks 1?
- 2) ved brug af forholdet, som Transport- og Bygningsministeriet angiver i hovedkontraktens pkt. 4.3.2, hvorefter 1,0 mio. DKK svarer til 0,63 %, vil olieprisfradrag på billetterne give mistede indtægter i 2020 i størrelsesordenen 31,5 mio. DKK?

### Svar:

Ad 1)

Transport- og Bygningsministeriet kan ikke besvare spørgsmålet, da tilbudsgivers forudsætninger i forhold til forventet udvikling i nettoprisindekset og olieforbrug ikke er ministeriet bekendt.

Ad 2)

Transport- og Bygningsministeriet kan ikke besvare spørgsmålet, idet det bemærkes, at de 0,63 % i hovedkontraktens pkt. 4.3.2 er den nedsættelse af den maksimale gennemsnitspris på en række nærmere definerede billettyper, som ministeriet kan købe for 1 mio. kr. Satsen på 0,63 % siger derfor ikke noget om Operatørens billetindtægter.

Dato 6. april 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 56 – Moms og tilskud**

### Spørgsmål:

Det fremgår af Hovedkontrakten pkt. 4.2 at tilskuddet er i danske kroner og indeholder alle, på tidspunktet for afgivelse af tilbud, gældende afgifter inkl. moms.

Transport- og Bygningsministeriet bedes bekræfte, at der ikke skal afregnes moms af tilskuddet, idet tilskuddet falder uden for momslovens anvendelsesområde.

### Svar:

Det er Transport- og Bygningsministeriets opfattelse, at tilskuddet efter Hovedkontraktens pkt. 4.2 ikke er momspligtigt.

Transport- og Bygningsministeriet er dog bekendt med, at SKAT er ved at undersøge, om EU-domstolens dom i sagen C-151/13, Le Rayon d'Or SARL, skal medføre en ændring i forhold til tilskud til færgedrift på linje med det nye styresignal i SKM2015.466.SKAT og SKM2015.791.SKAT, som angår offentlige tilskud til erhvervsskoler, museer og zoologiske haver.

Såfremt SKAT måtte finde, at tilskuddet efter Hovedkontraktens pkt. 4.2 er momspligtigt, vil der være tale om en afgiftsændring, der medfører regulering af tilskuddet, jf. Hovedkontraktens pkt. 4.6.

NOTAT

Dato 8. april 2016  
J. nr. 2015-6415

**Q&A-notat nr. 57 – Udbedring af forhold nævnt i bilag II til appendiks 2**

**Spørgsmål:**

Med henvisning til appendiks 2, pkt. 5, 4. afsnit, samt bilag II til appendiks 2, hvilke af de i bilag II – Tilstandsvurdering og vedligeholdelsesplan nævnte fejl og mangler påtænkes ikke udbedret af Transport- og Bygningsministeriet før eller efter Overtagelsesdagen?

**Svar:**

Transport- og Bygningsministeriet har ikke på nuværende tidspunkt tilføjelser til det i appendiks 2, pkt. 5, anførte om arbejder på Bygningerne.

I øvrigt bemærkes, at Transport- og Bygningsministeriet ikke betragter de i bilag II til appendiks 2 nævnte forhold som "fejl og mangler", men anser forholdene som udtryk for Bygningernes stand.

## **Q&A-notat nr. 58 – Vejrbedingede aflysninger op til 24 timer inden planlagt afgang**

### Spørgsmål:

Tilbudsgiver forstår Transport- og Bygningsministeriets svar i Q&A-notat nr. 35 af den 21. marts 2016 således, at Operatøren kan træffe beslutning om at aflyse en Overfart uden at ifalde bod, så betids at passagererne kan træffe de nødvendige foranstaltninger og eventuelt ændre deres rejseplaner, såfremt Operatøren samtidig kan dokumentere, at der på tidspunktet for en sådan beslutning foreligger dokumentation for, at aflysningen foretages på grund af bodsfritagende forhold, også når en sådan beslutning træffes op til 24 timer inden den planlagte afgang. Kan Transport- og Bygningsministeriet bekræfte dette?

### Svar:

Nej.

Det er ikke tilstrækkeligt, at der på tidspunktet for en beslutning om aflysning af Overfarter foreligger dokumentation, der giver anledning til en forventning om bodsfritagende forhold, idet det afgørende forhold er, om der på sejlruten på afgangspunktet for den aflyste Overfart, eller i den seneste offentliggjorte vejrmelding, som var tilgængelig to timer før planlagt afgang, var varslet eller konstateret vejrforhold udover de under Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.2 nævnte forhold a.-d.

Tilsvarende er det afgørende for bodsfritagelse ved mangelfuld indsættelse af erstatningsfærge, hvorvidt der på sejlruten på afgangspunktet for den aflyste Overfart, eller i den senest offentliggjorte vejrmelding, som var tilgængelig to timer forinden planlagt afgang, var varslet eller konstateret vejrforhold udover de under Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.2 nævnte forhold a.-d., og om disse forhold efter prognoserne måtte forventes at bestå også seks timer efter planlagt afgangstidspunkt for den aflyste Overfart.

## NOTAT

Dato 8. april 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 59 – Ændring af opgørelsestidspunkt for brændstoff- tillæg eller -fradrag i Ydelsesspecifikationen**

#### Spørgsmål:

Med henvisning til proceduren for beregning af brændstoffpristillæg eller brændstoffprisfradrag, jf. pkt. 4.6.4 i Ydelsesspecifikationen, vil Tilbudsgiver opfordre til, at Transport- og Bygningsministeriet konsekvensretter i Ydelsesspecifikationen, således at alle de elementer, der indgår i beregningen, opgøres pr. medio april, jf. pkt. 4.6.4.1 samt pkt. 4.6.5.2.

Opgørelsestidspunktet skal ses i relation til at billetpriser inkl. evt. brændstoffpristillæg eller brændstoffprisfradrag skal sendes i høring hos Kontaktrådet senest den 1. juni året før deres ikrafttræden, jf. pkt. 4.4.2 i Ydelsesspecifikationen.

Den foreslåede rettelse gør sig således gældende for følgende punkter:

- Sidste afsnit i pkt. 4.6.4 bør beregningerne foretages medio april og således ske på basis af de forudgående 7 måneder.
- Eksemplet i pkt. 4.6.4.1 bør opgøres pr. medio april. Resultatet fra eksemplet indgår endvidere i de efterfølgende beregningseksempler, jf. eksemplet i pkt. 4.6.4.3.
- Teksten i pkt. 4.6.4.4 bør opgøres pr. medio april.
- Eksemplerne i pkt. 4.6.4.5 og pkt. 4.6.4.6 for henholdsvis brændstoffpristillæg og brændstoffprisfradrag bør opgøres pr. medio april.
- Teksten i pkt. 4.6.5.3 bør følge perioden for opgørelse af brændstoffomkostningerne og bør således ligeledes opgøres pr. medio april.

#### Svar:

Transport- og Bygningsministeriet er enig i, at opgørelsen af brændstoffpristillæg eller brændstoffprisfradrag skal foreligge inden den 1. juni hvert år, således





at den kan indgå i Operatørens udkast til billetpriser, der skal sendes i høring hos Kontaktrådet senest den 1. juni hvert år.

Side 2/5

Transport- og Bygningsministeriet ændrer således fristen for Operatørens fremsendelse af brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag fra 15. juli til 15. april. Den ændring medfører konsekvensrettelser i flere bestemmelser, samt periodeforskydning i indekstal.

Transport- og Bygningsministeriet foretager derfor følgende rettelser til Ydelsespecifikationen:

- Pkt. 4.4.3, 1. afsnit: Følgende ændres

”15. juli”

til

”15. april”.

- Pkt. 4.6.4, 3. afsnit: Følgende ændres

”medio juli 2019 på basis af oplysninger om de foregående 10 hele kalendermåneder”

til

”medio april 2019 på basis af oplysninger om de foregående 7 hele kalendermåneder”.

Det bemærkes, at ændringen fra 10 kalendermåneder til 7 kalendermåneder skyldes, at der ved første opgørelse af brændstofpristillæg eller brændstofprisfradrag i 2019 anvendes oplysninger fra driftsstart den 1. september 2018 til og med marts 2019.

- Pkt. 4.6.4.1: I eksemplet ændres

”Medio juli 2014 er indekset de forudgående 12 måneder, juli 2013 til og med juni 2014: 137,6; 138,8; 140,5; 137,1; 135,2; 136,3; 133,6; 134,5; 130,1; 132,3; 131,8; 133,9. Dette giver et prisgennemsnit på 135,1.”

til

”Medio april 2014 er indekset de forudgående 12 måneder, april 2013 til og med marts 2014: 127,7; 131,5; 129,9; 137,6; 138,8; 140,5;



137,1; 135,2; 136,3; 133,6; 134,5; 130,1. Dette giver et prisgennemsnit på 134,4.”

Side 3/5

- Pkt. 4.6.4.3: I eksemplet ændres

*”Grundlagsprisindekset er 100,0 og brændstofprisgennemsnittet opgjort medio juli 2014 er 135,1.*

$$\text{Brændstofprisindeksændring} = \frac{135,1 - 100,0}{100,0} = 35,1\%”$$

til

*”Grundlagsprisindekset er 100,0 og brændstofprisgennemsnittet opgjort medio april 2014 er 134,4.*

$$\text{Brændstofprisindeksændring} = \frac{134,4 - 100,0}{100,0} = 34,4\%”.$$

- Pkt. 4.6.4.4, 1. afsnit: Følgende ændres

”juli ”

til

”april”.

- Pkt. 4.6.4.5: I eksemplet ændres

*”Brændstofomkostninger i månederne fra og med juli 2013 til og med juni 2014 er 95 mio. DKK.*

*Billetindtægter i månederne fra og med juli 2013 til og med juni 2014 er 350 mio. DKK.*

*Brændstofprisindeksændringen er medio juli 2014 35,1 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %.*

*Brændstofprisindeksændringen er mere end 5 % højere end nettoprisindeksændringen:*

$$\text{Brændstofprisindeksændring} - \text{Nettoprisindeksændring} > 5\%$$

$$35,1\% - 10,0\% > 5\%$$

*Der kan således opkræves et brændstofpristillæg:*



$$\begin{aligned} \text{brændstofpristillæg} &= \frac{I_{\text{brændstof}} - I_{\text{netto}} - 5\%}{2} \\ &\times \frac{\text{Omk}_{\text{brændstof}} \times \frac{1}{1 + I_{\text{brændstof}}}}{\text{Ind}_{\text{billetter}}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{brændstofpristillæg} &= \frac{35,1\% - 10,0\% - 5\%}{2} \\ &\times \frac{95.000.000 \times \frac{1}{1 + 35,1\%}}{350.000.000} = 2,0\% \end{aligned}$$

til

*"Brændstofomkostninger i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 95 mio. DKK.*

*Billetindtægter i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 350 mio. DKK.*

*Brændstofprisindeksændringen er medio april 2014 34,4 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %.*

*Brændstofprisindeksændringen er mere end 5 % højere end nettoprisindeksændringen:*

*Brændstofprisindeksændring – Nettoprisindeksændring > 5%*

$$34,4\% - 10,0\% > 5\%$$

*Der kan således opkræves et brændstofpristillæg:*

$$\begin{aligned} \text{brændstofpristillæg} &= \frac{I_{\text{brændstof}} - I_{\text{netto}} - 5\%}{2} \\ &\times \frac{\text{Omk}_{\text{brændstof}} \times \frac{1}{1 + I_{\text{brændstof}}}}{\text{Ind}_{\text{billetter}}} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{brændstofpristillæg} &= \frac{34,4\% - 10,0\% - 5\%}{2} \\ &\times \frac{95.000.000 \times \frac{1}{1 + 34,4\%}}{350.000.000} = 2,0\% \end{aligned}$$

- Pkt. 4.6.4.6: I eksemplet ændres



*"Brændstofomkostninger i månederne fra og med juli 2013 til og med juni 2014 er 95 mio. DKK.*

Side 5/5

*Billetindtægter i månederne fra og med juli 2013 til og med juni 2014 er 350 mio. DKK.*

*Brændstofprisindeksændringen er medio juli 2014 2,2 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %"*

til

*"Brændstofomkostninger i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 95 mio. DKK.*

*Billetindtægter i månederne fra og med april 2013 til og med marts 2014 er 350 mio. DKK.*

*Brændstofprisindeksændringen er medio april 2014 2,2 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %".*

- Pkt. 4.6.5.3: Følgende ændres

*"medio juli"*

til

*"medio april".*

Ændringerne vil blive indarbejdet forud for kontraktunderskrift.

Dato 8. april 2016  
J. nr. 2015-6415

## **Q&A-notat nr. 60 – Placering af aktiviteter i tids- og aktivitetsplaner**

### **Spørgsmål:**

Jævnfør Ydelsesspecifikations punkt 10.5.2 skal der angives en begrundelse for aktiviteterne placering i version 1.

Hvorledes skal dette forstås i forhold til version 1?

### **Svar:**

Tids- og Aktivitetsplan Version 1 skal, som det fremgår af Ydelsesspecifikationens pkt. 10.5.2, indeholde en begrundelse for aktiviteterne placering. Det betyder, at aktiviteterne tidsmæssige placering skal begrundes i tids- og aktivitetsplanen.

## NOTAT

Dato 8. april 2016  
J. nr. 2015-6415

### **Q&A-notat nr. 61 – Personalemæssig ressourceindsats i tids- og aktivitetsplaner**

#### Spørgsmål:

Det fremgår af Ydelsesspecifikation punkt 10.5.1, 4. afsnit at "Tids-og aktivitetsplanen skal endvidere indeholde oplysninger om den personalemæssige ressourceindsats for hver aktivitet med angivelse af forventet tidsforbrug "

Hvorledes skal denne sætning forstås i forhold til version 1?

#### Svar:

Ydelsesspecifikationens pkt. 10.5.1 indeholder minimumskrav, herunder oplysninger om den personalemæssige ressourceindsats, der gælder for alle tre versioner af tids- og aktivitetsplanen, det vil sige Tids- og Aktivitetsplan Version 1 til 3.

Dato 8. april 2016  
J. nr. 2015-6415

## Q&A-notat nr. 62 – Havari og sejlplanændring

### Spørgsmål:

Transport- og Bygningsministeriet bedes oplyse sammenhængen mellem Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.5, 1. afsnit, ifølge hvilken forsinkelser eller aflysninger, som skyldes havari, er fritaget bod, og Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.5., afsnit 6, ifølge hvilket Operatøren skal betale bod for forsinkelser og/eller aflyste Overfarter i perioden fra hændelsen indtræffer og indtil ikrafttræden af sejlplanændringen.

### Svar:

Hvis der er tale om et Havari, som defineret i Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.5, er Operatøren fritaget for bod for Forsinkelser og aflysninger for den Overfart, hvor Havariet indtræder. Som med øvrige bodsfritagelser forudsætter det, at procedurekravene i Ydelsesspecifikationens pkt. 3.6 er opfyldt.

At Operatøren ikke uden videre er bodsfritaget for Forsinkelser og aflysninger på efterfølgende Overfarter følger af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.5, 6. afsnit, hvoraf det fremgår, at Operatøren er "forpligtet til at betale bod for forsinkelser og/eller aflyste Overfarter i perioden fra hændelsen indtræder og indtil ikrafttræden af sejlplanændringen". Det skal i den forbindelse erindres, at Forsinkelser og aflysninger vurderes i forhold til gældende sejlplan.

Med bestemmelsen i Ydelsesspecifikationens pkt. 3.5.5 søges det sikret, at Operatøren, hvis det efter et Havari skønnes nødvendigt, hurtigt sørger for, at en sejlplanændring udarbejdes, offentliggøres og træder i kraft.

Det bemærkes, at Operatørens sejlplanændring ikke må være mere omfattende end, hvad der er nødvendigt. Operatøren kan ikke anvende bestemmelsen til for eksempel at aflyse flere Overfarter end nødvendigt. Operatøren kan heller ikke anvende bestemmelsen til at forlænge Overfartstiden med mere end nødvendigt, eller sejle med længere Overfartstid i en periode udover det nødvendige.



Endvidere bemærkes, at der gælder et generelt krav om, at Operatøren til enhver tid holder sin trafikinformation opdateret, jf. nærmere Ydelsesspecifikationens pkt. 7.5.3.

Side 2/2





Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

# Operatørens tilbud

Bilag 5



Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K.

## **Tilbud vedrørende samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm.**

**Mols-Linien A/S afgiver hermed tilbud vedrørende samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm. Rederiet stiller sin økonomiske og finansielle formåen samt sin tekniske og faglige formåen samt personalemæssige ressourcer til rådighed for kontraktens opfyldelse.**

**Vi skal hermed erklære, at vi nøje har gennemgået og sat os grundigt ind i kontraktens krav og ydelsesspecifikationen, og at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakten og ydelsesspecifikationen, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden.**

### **Generelle oplysninger**

Tilbudsgiver:

Mols-Linien A/S  
Sverigesgade 6  
8000 Aarhus C  
CVR-nr: 17 88 12 48

Kontaktperson:

Økonomidirektør Poul Jacobsen  
E-mail: [pja@mols-linien.dk](mailto:pja@mols-linien.dk)  
Telefonnr.: 89 52 52 45  
Mobilnr.: 20 19 62 45

## Angivelse af den tilbudte billetprisreduktion

Mols-Linien tilbyder en 51,15 % reduktion på de maksimale gennemsnitspriser, som er udgangspunktet for udbuddet og fremgår af appendiks 1, tabel 1.

## Løsningsbeskrivelse

### A. Rutestruktur, kapacitet og sejlplan

#### Rønne – Køge:

Der indsættes en nybygget RoPax-færge med 1.500 høje dækmeter på Rønne – Køge, som vil afgå fra Rønne kl. 17:00 alle dage hele året. Færgen vil ankomme til Køge kl. 22:30 og afgå igen kl. 00:30 med ankomst til Rønne kl. 06:00.

Principsejlplan for Rønne – Køge inklusive kapaciteter er vedlagt som bilag A.

På en af de ordinære daglige overfarter fra Rønne til Køge og fra Køge til Rønne om ugen vil der kunne medbringes farligt gods, idet kapaciteten vil være tilstrækkelig til at løfte den til enhver tid værende efterspørgsel for farligt gods på de ordinære overfarter (jf. bilag A). Såfremt behovet for sejlads med farligt gods i en periode eller på enkelte dage måtte blive ekstraordinært stort vil der blive gennemført ekstra sejlads, jf. Ydelsesspecifikation pkt. 1.6.

#### Rønne – Ystad:

Der indsættes en Incat 112m hurtigfærge på Rønne – Ystad, som vil sejle i en fartplan, som tager udgangspunkt i den eksisterende fartplan på ruten. Der vil være 3 dobbeltture på alle minimumkapacitetsdage og lavkapacitetsdage. Der vil være 5 dobbeltture på mellemkapacitetsdage, på højkapacitetsdage og på maksimumkapacitetsdage.

Incat 112m vil have en kapacitet på i alt 396 personbilsenheder og på afgang, hvor 300 høje dækmeter benyttes til godstransport, kan der være 301 personbilsenheder. Der vil være en passagerkapacitet på 1.177 passagerer.

På højkapacitetsdage vil der yderligere blive indsat en Incat 91m, som vil sejle 2 dobbeltture.

På maksimumkapacitetsdage vil Incat 91m sejle 4 dobbeltture.

Incat 91m har en kapacitet på 220 personbilsenheder og en passagerkapacitet på 780 passagerer.

Principsejlplan for Rønne – Ystad inklusive kapaciteter er vedlagt som bilag B, side 1 – side 3..

Principsejlplanen er minimumssejlads og vil blive udvidet efter markedets eller Ministeriets ønsker og behov. Sejladsen med Incat 112m kan udvides på minimumkapacitetsdage og lavkapacitetsdage. Sejladsen med Incat 91m kan udvides på alle dage, herunder også på maxkapacitetsdage, hvor en ekstra dobbelttur kan afgå indenfor driftsdøgnet.

## **B. Oplysninger om færger.**

### **Rønne – Køge**

Den nye RoPax-færgе skal bygges på skibsværftet Rauma Marine Constructions Oy i Finland.

RoPax-færgen får en kapacitet på 1.500 høje dækmeter, 400 passagerer og efterlever i øvrigt alle udbudsmaterialets krav.

Beskrivelsen af færgen er vedlagt som bilag C, side 1A – side 3B.

### **Rønne – Ystad**

Hurtigfærgen Incat 112m er den eksisterende KatExpress 1, som pt. sejler på ruten Aarhus – Odden for Mols-Linien.

Hurtigfærgen Incat 91m er den eksisterende Max Mols, som pt. sejler på ruterne Aarhus – Odden og Ebeltoft - Odden for Mols-Linien.

Efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart vil færgerne blive tilpasset/ombygget, så de efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav.

Beskrivelsen af færgerne er vedlagt som bilag D, side 1A – 10.

### **Erstatningsfærgе**

RoPax-færgen Sardinia Vera vil blive anvendt som erstatningsfærgе fra driftsstart til kontraktophør.

Efter tildeling af kontrakten og inden driftsstart, vil færgen blive tilpasset/ombygget, så den efterlever alle Ydelsesspecifikationens krav

Beskrivelsen af færgen er vedlagt som bilag E, side 1A – side 3C.

### **C. Tids- og Aktivitetsplan Version 1**

Tilbudsgiver har udarbejdet en Tids- og Aktivitetsplan Version 1, som vedlægges som bilag F, side 1 - side 11.

Tilbudsgiver har et moderne eksisterende booking- og salgssystem, som med mindre tilpasninger kan håndtere færgbetjeningen til Bornholm.

Tilbudsgiver opererer allerede hurtigfærger i dansk farvand, og tilbudsgiver er meget erfaren i alle de forberedelser, sejlads med hurtigfærger kræver. Frem til 2011 opererede Mols-Linien to RoPax færger mellem Aarhus og Kalundborg og Mols-Linien har beholdt ekspertisen i organisationen for denne form for rederidrift.

Tilbudsgivers kompetente medlemmer af teknisk og økonomisk afdeling har allerede forud for tilbudsgivningen besøgt havnene i Køge, Rønne og Ystad. Der er allerede udarbejdet forhåndsplaner for ombygninger af de to hurtigfærgelejer i Rønne og Ystad, så de kan besejles af Incat hurtigfærger samt af erstatningsfærgen. Tilsvarende er det konstateret, at havnelejet til Rønne – Køge-færgen skal tilpasses i Rønne Havn, mens havneforholdene i Køge kun kræver meget begrænsede tilpasninger. Der er ingen af de planlagte ombygninger, der begrænser adgangen til havnelejerne for andre operatører.

Tilbudsgivers organisation og administrative systemer er i vidt omfang allerede nu forberedt til også at kunne håndtere alle opgaver i forbindelse med færgbetjeningen af Bornholm.

### **Dokumentation vedrørende personlige forhold**

Tilbudsgiver har underskrevet en tro og love-erklæring, som er vedlagt som bilag G.

### **Dokumentation for økonomisk kapacitet**

Tilbudsgiver vedlægger kopi af underskrevne, generalforsamlingsgodkendte og revisionspåtegnede årsrapporter for 2013, 2014 og 2015, som bilag H1 – H3.

Det fremgår af årsrapporterne, at tilbudsgiver opfylder mindstekravet om en omsætning på over 400 mio. DKK årligt og en positiv egenkapital i de seneste 3 regnskabsår.

### **Dokumentation for teknisk kapacitet**

Som dokumentation for tilbudsgivers tekniske kapacitet vedlægges bilag I med en liste over de betydeligste tjenesteydelser vedrørende rederidrift med passagerer og godstransport i de seneste 3 år.

Tilbudsgivers omsætning til rederidrift med transport af passagerer og gods har i hvert af årene udgjort mindst 200 mio.kr. årligt. Årsrapporterne i bilag H1 – H3 er revisionspåtegnede, hvor note 3



for hvert af årene er dokumentation for omsætning hidrørende fra rederidrift med transport af passagerer og gods udført i hvert af de seneste 3 år.

Tilbudsgiver har gennem de seneste år kraftigt udvidet transporten af gods, således at der i 2014 og 2015 blev overført 11.000 – 12.000 lastbiler. Konceptet inkluderer både selvkørende enheder og håndtering af løstrailere.

### **Erklæring om arbejdsmiljø og arbejdsvilkår i øvrigt**

Undertegnede tilbudsgiver har ved udarbejdelsen af dette tilbud taget hensyn til de forpligtelser, der gælder i henhold til love og regler om beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres.

### **Erklæring fra pengeinstitut**

Der vedlægges erklæring fra tilbudsgivers pengeinstitut som bilag J.

Erklæringen fastslår, at pågældende pengeinstitut vil udstede en anfordringsgaranti i overensstemmelse med Hovedkontraktens pkt. 5 og Bilag 3, hvis tilbudsgiveren tildeles kontrakten

### **Vedståelse af tilbud**

Dette tilbud er bindende for tilbudsgiver i 3 måneder fra tilbudsfristens udløb.

### **Underskrift og datering**

For Mols-Linien A/S:

Dato: 18. april 2016



Frantz Palludan

Bestyrelsesformand



Søren Jespersen

Administrerende direktør

## **BILAGSLISTE:**

**Bilag A: Principsejlplan for Rønne – Køge inklusive kapaciteter**

**Bilag B, side 1 – side 3: Principsejlplan for Rønne – Ystad inklusive kapaciteter**

**Bilag C, side 1A – side 3B: Letter of Compliance: Nybygget RoPax**

**Bilag C, side 2: Oplysninger om nybygget RoPax**

**Bilag C, side 3A – side 3B: Generalarrangementsplan og stuvningsplan, nybygget RoPax**

**Bilag D, side 1A – side 1B: Letter of Compliance: Incat 112m**

**Bilag D, side 2: Oplysninger om Incat 112m**

**Bilag D, side 3A – side 3C: Generalarrangementsplan og stuvningsplan, Incat 112m**

**Bilag D, side 4A – side 4B: Passagerkapacitet, Incat 112m**

**Bilag D, side 5: Dokumentation for sejlads i bølger, Incat 112m**

**Bilag D, side 6A – side 6B: Letter of Compliance: Incat 91m**

**Bilag D, side 7: Oplysninger om Incat 91m**

**Bilag D, side 8A – side 8C: Generalarrangementsplan og stuvningsplan, Incat 91m**

**Bilag D, side 9A – side 9B: Passagerkapacitet, Incat 91m**

**Bilag D, side 10: Dokumentation for sejlads i bølger, Incat 91m**

**Bilag E, side 1A – side 1C: Letter of Compliance: Erstatningsfærgen**

**Bilag E, side 2: Oplysninger om erstatningsfærgen**

**Bilag E, side 3A – side 3C: Generalarrangementsplan og stuvningsplan, erstatningsfærgen**

**Bilag F, side 1 – side 11: Tids- og Aktivitetsplan version 1**

**Bilag G: Dokumentation vedrørende personlige forhold (underskrevne tro-og loveerklæring)**

**Bilag H, 1: Årsrapport for Mols-Linien A/S 2013.**

**Bilag H, 2: Årsrapport for Mols-Linien A/S 2014.**

**Bilag H, 3: Årsrapport for Mols-Linien A/S 2015.**

**Bilag I: Dokumentation for Mols-Liniens tekniske kapacitet**

**Bilag J: Erklæring fra pengeinstitut**

**NB: Hvis Ministeriet ønsker det kan Tilbudsgiver efterfølgende fremsende alle skibstegninger i stort format (det sædvanlige format for skibstegninger).**

**PRINCIPSEJLPLAN OG KAPACITET MED ROPAX 1.500 lm  
RØNNE - KØGE**

<b>FARTPLAN *)</b>	<b>Afgang</b>	<b>Ankomst</b>
Rønne	17.00	22.30
Køge	00:30	06.00
Overfartstid: 5 timer, 30 minutter		
<b>KAPACITET</b>		
Høje dækmeter	1 500	meter
Passagerer	400	passagerer
Køjepladser	67	køjer
<b>ØVRIGT</b>		
Afgange	2	dagligt
Dage	365	dage
Afgange, total	730	afgange

\*) der gennemføres ekstra sejladser med farligt gods, hvis det er nødvendigt for at løfte efterspørgslen for transport af farligt gods

**PRINCIPLEJLPLAN OG KAPACITET MED INCAT 112m OG INCAT 91m  
RØNNE - YSTAD**

<b>Min-kapacitetsdage - Incat 112m</b> Dage pr. år, resten 151			<b>Lavkapacitetsdage - Incat 112m</b> Dage pr. år, minimum 80			<b>Mellempacitetsdage - Incat 112m</b> Dage pr. år, minimum 50		
FARTPLAN	Afgang	Ankomst	FARTPLAN	Afgang	Ankomst	FARTPLAN	Afgang	Ankomst
Rønne	06.30	07.50	Rønne	06.30	07.50	Rønne	06.30	07.50
Ystad	08.30	09.50	Ystad	08.30	09.50	Ystad	08.30	09.50
Rønne	16.30	17.50	Rønne	16.30	17.50	Rønne	10.30	11.50
Ystad	18.30	19.50	Ystad	18.30	19.50	Ystad	17.30	18.50
Rønne	20.30	21.50	Rønne	20.30	21.50	Rønne	14.30	15.50
Ystad	22.30	23.50	Ystad	22.30	23.50	Ystad	16.30	17.50
Overfartstid 80 minutter			Overfartstid 80 minutter			Overfartstid 80 minutter		
<b>KAPACITET</b>			<b>KAPACITET</b>			<b>KAPACITET</b>		
Bilkapacitet	386	personbilsenheder	Bilkapacitet	386	personbilsenheder	Bilkapacitet	386	personbilsenheder
Passagerer	1 177	passagerer	Passagerer	1 177	passagerer	Passagerer	1 177	passagerer
Høje dæksmeter	567	meter	Høje dæksmeter	567	meter	Høje dæksmeter	567	meter
Mindre bilkapacitet ved brug af 300 høje dæksmeter	95	personbilsenheder	Mindre bilkapacitet ved brug af 300 høje dæksmeter	95	personbilsenheder	Mindre bilkapacitet ved brug af 300 høje dæksmeter	95	personbilsenheder
<b>ØVRIGT</b>			<b>ØVRIGT</b>			<b>ØVRIGT</b>		
Afgange	5	dagligt	Afgange	6	dagligt	Afgange	10	dagligt
Dage	151	dage	Dage	80	dage	Dage	50	dage
Afgange, total	906	afgange	Afgange, total	480	afgange	Afgange, total	500	afgange
<b>MINIMUMS-KAPACITET (if tabel 2 i Ydelsespecifikation)</b> Pr. retning pr. dag			<b>MINIMUMS-KAPACITET (if tabel 2 i Ydelsespecifikation)</b> Pr. retning pr. dag			<b>MINIMUMS-KAPACITET (if tabel 2 i Ydelsespecifikation)</b> Pr. retning pr. dag		
	ML-Udbud	Min-krav		ML-Udbud	Min-krav		ML-Udbud	Min-krav
Passagerer	3 531	1 400	Passagerer	3 531	2 000	Passagerer	5 685	5 000
Personbilsenheder	908	400	Personbilsenheder	908	600	Personbilsenheder	1 790	1 000

**PRINCIPSEJLPLAN OG KAPACITET MED INCAT 112m OG INCAT 91m  
RØNNE - YSTAD**

<b>Højkapacitetsdage - Incat 112m</b>			<b>Højkapacitetsdage - Incat 91m</b>		
Dage pr. år, minimum 46			Dage pr. år, minimum 46		
<b>FARTPLAN</b>	<b>Afgang</b>	<b>Ankomst</b>		<b>Afgang</b>	<b>Ankomst</b>
Rønne	06:30	07:50	Rønne	08:30	09:50
Ystad	08:30	09:50	Ystad	10:30	11:50
Rønne	10:30	11:50	Rønne	12:30	13:50
Ystad	12:30	13:50	Ystad	14:30	15:50
Rønne	14:30	15:50			
Ystad	16:30	17:50			
Rønne	18:30	19:50			
Ystad	20:30	21:50			
Rønne	22:30	23:50			
Ystad	00:20	01:40			
Overfartstid 80 minutter			Overfartstid 80 minutter		
<b>KAPACITET</b>					
Bilkapacitet	396 personbilsenheder		Bilkapacitet	220 personbilsenheder	
Passagerer	1 177 passagerer		Passagerer	780 passagerer	
Høje dæksmeter	567 meter		Høje dæksmeter	56 meter	
Mindre bilkapacitet ved brug af 300 høje dæksmeter	95 personbilsenheder				
<b>ØVRIGT</b>					
Afgange	10 dagligt		Afgange	4 dagligt	
Dage	46 dage		Dage	46 dage	
Afgange, total	460 afgange		Afgange, total	184 afgange	
<b>MINIMUMS-KAPACITET (jf. tabel 2 i Ydelsespecifikation)</b>					
Pr. retning pr. dag					
	<b>ML-tilbud Incat 112m</b>		<b>ML-tilbud Incat 91m</b>	<b>ML-tilbud Total</b>	<b>Min-krav</b>
Passagerer	5 885	Passagerer	1 560	7 445	7 000
Personbilsenheder	1 790	Personbilsenheder	440	2 230	1 500

**PRINCIPSEJLPLAN OG KAPACITET MED INCAT 112m OG INCAT 91m  
RØNNE - YSTAD**

<b>Maxkapacitetsdage - incat 112m</b>			<b>Maxkapacitetsdage - incat 91m</b>		
<b>Dage pr. år, minimum</b>			<b>Dage pr. år, minimum</b>		
	<b>38</b>			<b>38</b>	
<b>FARTPLAN</b>	<b>Afgang</b>	<b>Ankomst</b>		<b>Afgang</b>	<b>Ankomst</b>
Rønne	08:30	07:50	Rønne	08:30	09:50
Ystad	08:30	09:50	Ystad	10:30	11:50
Rønne	10:30	11:50	Rønne	12:30	13:50
Ystad	12:30	13:50	Ystad	14:30	15:50
Rønne	14:30	15:50	Rønne	16:30	17:50
Ystad	16:30	17:50	Ystad	18:30	19:50
Rønne	18:30	19:50	Rønne	20:30	21:50
Ystad	20:30	21:50	Ystad	22:30	23:50
Rønne	22:30	23:50			
Ystad	00:20	01:40			
Overfartstid 80 minutter			Overfartstid 80 minutter		
<b>KAPACITET</b>					
Bilkapacitet	396 personbilsenheder		Bilkapacitet	220 personbilsenheder	
Pax	1 177 passagerer		Pax	780 passagerer	
Høje dæksmeter	567 meter		Høje dæksmeter	56 meter	
Mindre bilkapacitet ved brug af 300 høje dæksmeter	95 personbilsenheder				
<b>ØVRIGT</b>					
Afgange	10 dagligt		Afgange	8 dagligt	
Dage	38 dage		Dage	38 dage	
Afgange, total	380 afgange		Afgange, total	304 afgange	
<b>MINIMUMS-KAPACITET (jf. tabel 2 i Vædelsesspecifikation)</b>					
<b>Pr. retning pr. dag</b>					
	<b>ML-tilbud</b>		<b>ML-tilbud</b>	<b>ML-tilbud</b>	<b>Min. krav</b>
	<b>Incat 112m</b>		<b>Incat 91m</b>	<b>Total</b>	
Passagerer	5 885	Passagerer	3 120	9 005	9 000
Personbilsenheder	1 790	Personbilsenheder	880	2 670	2 200

**Letter of Compliance**

**Subject:**

**Tender for the public service ferry operation to Bornholm**

**LETTER OF COMPLIANCE**

**Main contract  
Specification of services  
Schedule 2  
Paragraph 5**

This letter is worked out on request from:

Mols-Linien A/S  
CVR nr. 17 88 12 48  
Sverigesgade 6  
8000 Århus C.

**Issue: Investigation of Compliance, M/F "Ro-Pax Ferry".**

Mols-Linien is planning to build a new RoPax-ferry at Rauma Marine Constructions Oy in Finland. I have had access to all specifications, drawings, GA, current contracts and other information regarding the new build.

**Conclusion:**

It can be concluded that the new vessel will comply with the specifications as laid down in the contract Schedule 2, Paragraph 5.

For information's about the ferry, please confer:

Appendix C, page 2 as specified in Tender Specifications, 6.2.3. Solution description

**Specifications to the conclusion:**

- 5.1.3 The vessel will be recorded under Danish Jurisdiction (DMA) and Certified by Det norske Veritas with all relevant Certificates valid.
- 5.1.4 The vessel will fulfill all safety regulations and public regulatory requirements.
- 5.1.5 Safe Manning of the vessel will be in accordance with requirements from DMA, SMA and other Authorities as applicable.

Skibstegnestuen ApS.

**Letter of Compliance**

**5.1.6.2 The vessel will fulfil the requirements laid down in this paragraph.**

**5.1.7.2 Main- and Upper Trailer Deck of the vessel will comply with requirements to permissible deck loads, even distributed and axle load as laid down in this paragraph**

**5.1.10.1 This vessel will be built to obtain Notation Ice Class 1C.**

**5.1.10.2 The vessel will fulfill requirements to navigation under severe wind conditions.  
Finn stabilizers are built in starboard and portside of the hull.  
The 2 separate propulsion units and flap rudders aft secure the necessary side force aft for maneuvering under severe wind conditions.  
2 Bow thrusters are built into the fore end of the ship, dimensioned with respect to the vessel wind profile and to match the side force produced by the main engines.**

**5.2.1 to 5.2.7 The accommodation and open passenger spaces will fulfill the requirements as laid down in these subparagraphs.**

**5.2.8 The vessel will comply with the requirements to a lift arrangement.  
One lift with inside measurements in excess of the required is arranged with access from all car decks as well as the accommodation decks.**

**5.2.9.1-5.2.9.5 The accommodation will fulfill the requirements as laid down in these subparagraphs regarding cabins, resting places, morgue and dog toilet.**

**5.3 The vessel will comply with the requirements to stowage of motorcycles and bicycles.  
Areas reserved for this service are clearly marked.**

**5.4 The vessel will comply with the requirements to transport of foodstuffs and live animals.  
Reefer plugs will be installed in a sufficient number.  
Ventilation inlets and outlets will be arranged to minimize odor to enter accommodation spaces.  
Deck wash arrangements will be installed and containers arranged for dung storage.**

**Date 12th. April 2016**

**SKIBStegnestuen ApS**

**Knud Wagner**



**SKIBStegnestuen ApS**

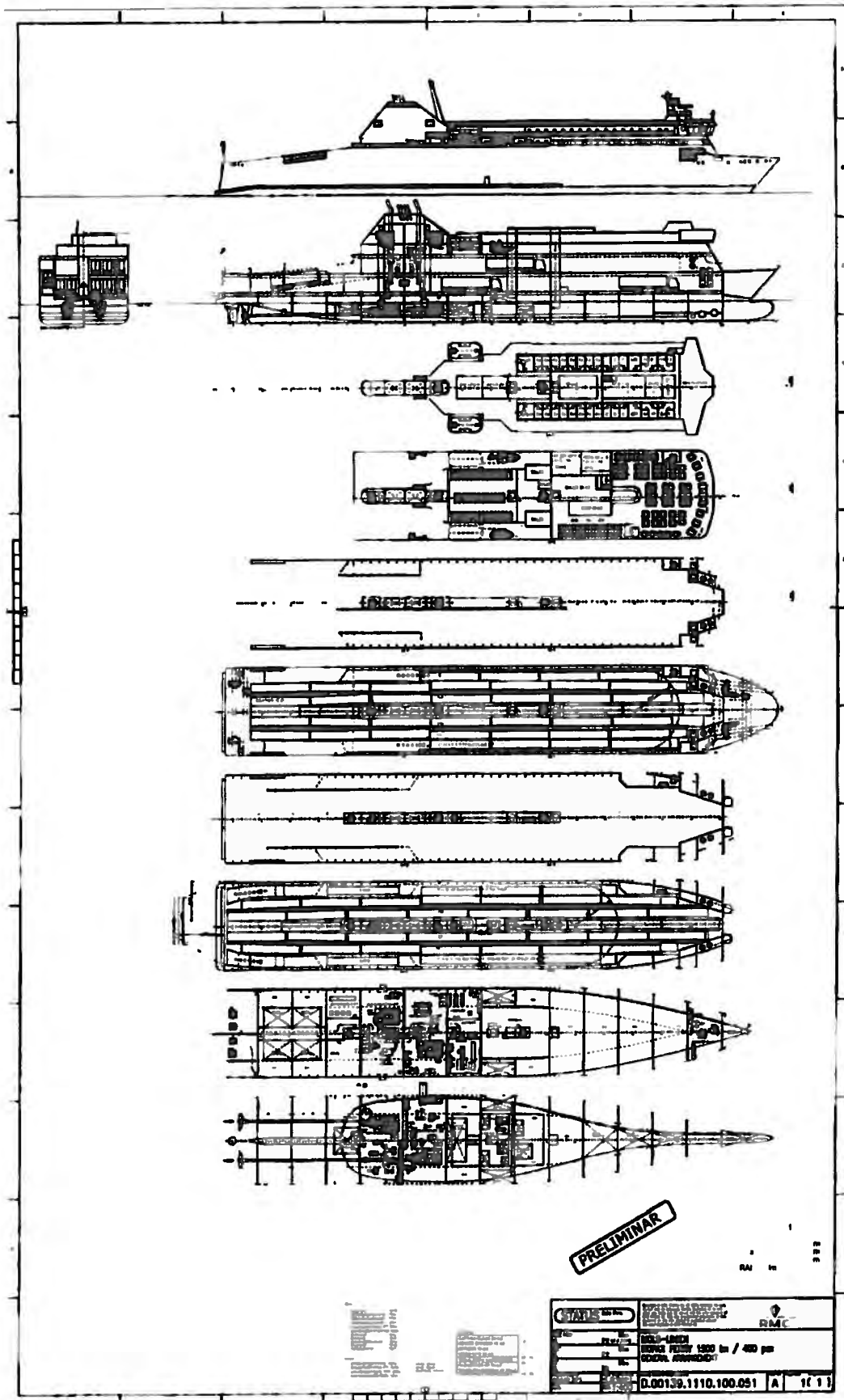
**DK-3140 Aalegaard, Denmark  
SE no 11 08 90 89**

**Skibstegnestuen ApS.**

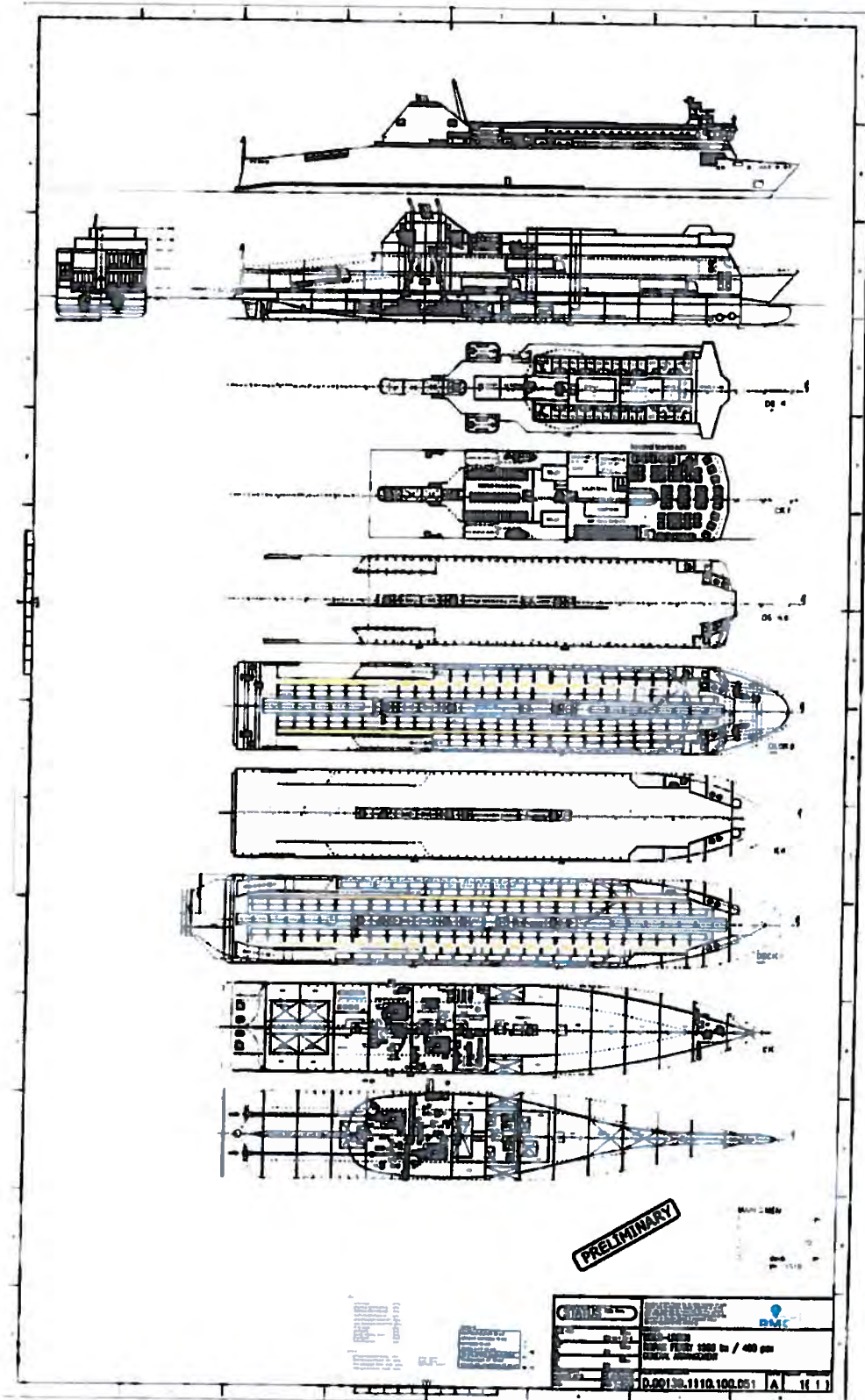


## Oplysninger om nybygget RoPax

a.	Navn	NA
b.	IMO-nummer	NA
c.	Værft	Rauma Marine Constructions Oy
d.	Byggenummer/værftsnummer	NA
e.	Byggeår	2018
f.	Generalarrangementsplan og stuvningsplan	Se vedlagte bilag C, side A-B
g.	Isklasse	1C
h.	Længde o.a.	158 meter
i.	Bredde o.a.	24.5 meter
j.	Størrelse og lasteevne målt i tons dødvægt (TDW)	4.675 tons
k.	Dybgående i fuld last	5.7 meter
l.	Passagerkapacitet, herunder antal køje-pladser, antal kabiner og antal hvilepladser	400 passagerer, 72 køjepladser, 18 kabiner, 180 hvilepladser.
m.	Kapacitet på vogndæk målt i Personbilsenheder	353 personbilsenheder
n.	Kapacitet på vogndæk målt i Høje Dækmeter, herunder oplysninger om akseltryk	1.518 høje dækmeter (4.50 meter) Akseltryk er 15t/dobbelthjul
o.	Hovedmotorer – antal, fabrikat, type, maksimal ydeevne i kW, ydeevne ved servicehastighed i kW	2 stk. Wärtsilä motorer af typen 8V31. Maksimal ydeevne: 2 x 4.880 kW. Ydelse ved servicehastighed: 2 x 4.148 kW
p.	Maksimal hastighed	18,5 knob
q.	Forventet servicehastighed i normal drift	17,5 knob
r.	Olieforbrug ved maksimal hastighed	1.793 Kg/H
s.	Olieforbrug ved servicehastighed	1.481 Kg/H



STATUS	REVISED	DATE	BY
DESIGN	REVISION	DATE	BY
0.00132.1110.100.051 A		10 11	



**Letter of Compliance**

**Subject:**

**Tender for the public service ferry operation to Bornholm**

**LETTER OF COMPLIANCE**

**Main contract  
Specification of services  
Schedule 2  
Paragraph 5**

This letter is worked out on request from:

Mols-Linien A/S  
CVR nr. 17 88 12 48  
Sverigesgade 6  
8000 Århus C.

**Issue: Investigation of Compliance, KatExpress 1, Incat 112m, Hull no. 066**

**Conclusion:**

It can be concluded that the vessel do comply with the specifications as laid down in the contract Schedule 2, Paragraph 5.

For information's about the ferry, please confer:

Appendix D, page 2 as specified in Tender Specifications, 6.2.3. Solution description

**Specifications to the conclusion:**

- 5.1.3 The vessel is under Danish Jurisdiction (DMA) and Certified by Det norske Veritas with all relevant Certificates valid.
- 5.1.4 The vessel fulfills all current safety regulations and public regulatory requirements.
- 5.1.6.1 The vessel do fulfill requirements to free heights as laid down in this paragraph.
- 5.1.7.1 The vessel do comply with requirements to permissible deck loads, even distributed and axle load as laid down in this paragraph.
- 5.1.8 Comfort in relation to vibrations and ship movements have been investigated by;

Skibstegnestuen ApS

**Letter of Compliance**

**MARITIME DYNAMICS, INC.  
TECHNICAL MEMORANDUM  
MD-R-7078-2  
A COMPARATIVE STUDY  
OF THE RIDE QUALITY OF INCAT TASMANIA 98M AND 112M CATAMARANS  
SEPTEMBER 2001**

The report have been studied by the undersigned and the study proves compliance with the requirements and will be handed over on request.

- 5.1.9.1 The vessel is designed, equipped and approved for navigation in wave heights of up to 3.5 meters at a speed to fulfill the Crossing Time required. By interpolating the form given by DNV (Appendix D, page 5) a speed of 36 knots is approved at 3.5 meter significant wave height. The above interpolation is approved by DNV
- 5.1.9.2 After modifications the vessel will fulfill the requirements to navigate under severe wind conditions.  
The waterjet exhaust outlets are fitted with bucketet, controllable devices, controlling the water jets to either starboard or port side.  
The full engine trust are therefore available aft for generating sideward movements.  
Retractable trusters in both hulls are to be fitted in the fore end to add a matching trust at this end. The power calulations can be forwarded on request.
- 5.2.1 to 5.2.7 The vessel do comply with all the requirements as laid down in this paragraph sub-paragraph 1 to 7.
- 5.2.8 The vessel do comply with the requirements to a lift arrangement.  
One lift is arranged with access from all car decks as well as the accommodation deck.
- 5.3 The vessel do comply with the requirements to stowage of motorcycles and bicycles.  
Areas reserved for this service are clearly marked.
- 5.4 The vessel do comply with the requirements to transport of foodstuffs and live animals.  
Ventilation inlets and outlets are arranged to minimize odor to enter accommodation spaces. Deck wash arrangements are available and containers will be arranged for dung storage.

Date 12th. April 2016

SKIBStegnestuen ApS

Knud Wagner



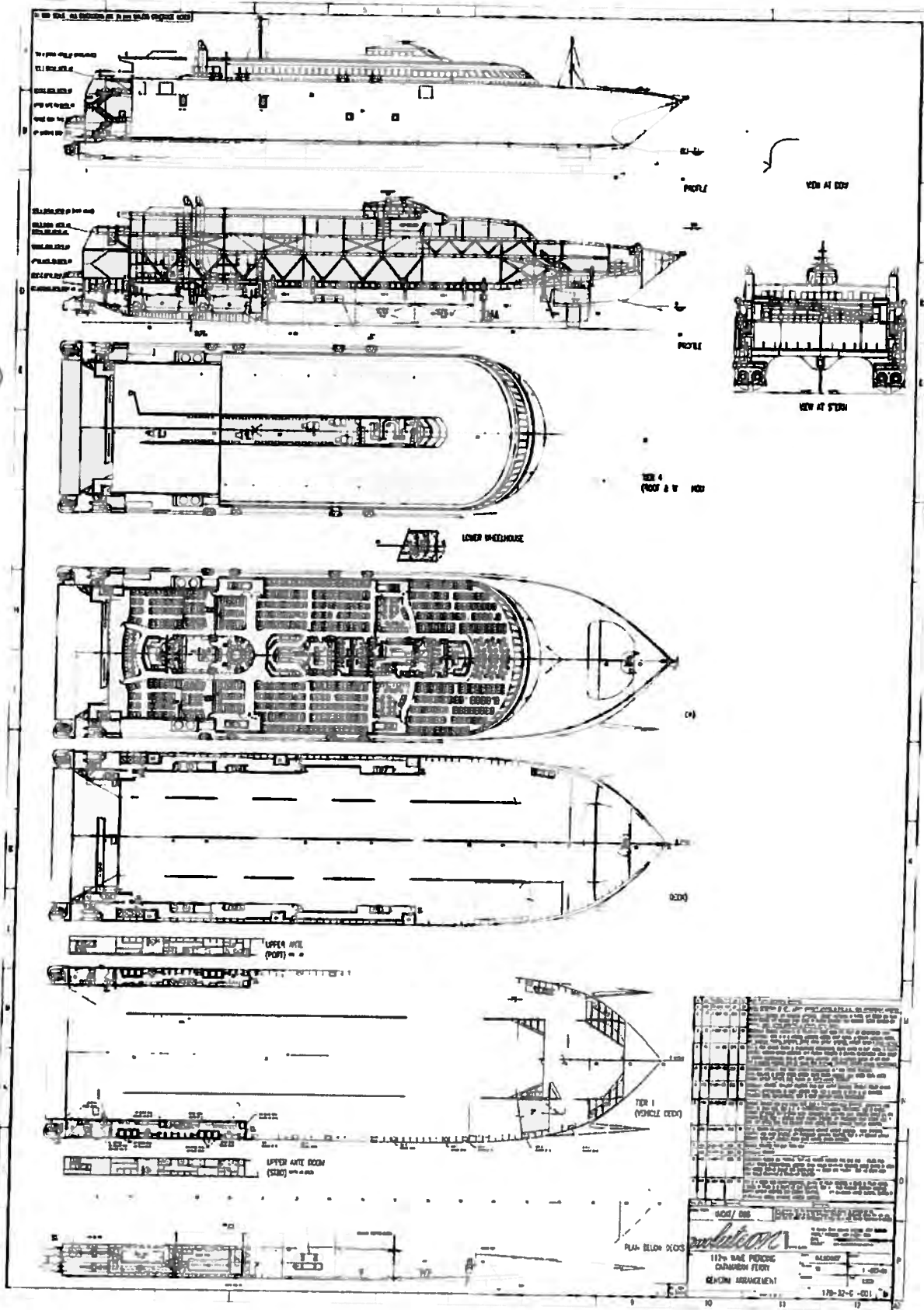
SKIBStegnestuen ApS

DK-3140 Aa'rgaards, Denmark  
SE no 11 08 90 89

Skibstegnestuen ApS

## Oplysninger om Incat 112m

a.	Navn	KatExpress 1
b.	IMO-nummer	9501590
c.	Værft	Incat Tasmania Pty. Ltd., Hobart, Australien.
d.	Byggenummer/værftsnummer	# 066
e.	Byggeår	2008
f.	Generalarrangementsplan og stuvningsplan	Se vedlagte bilag D, side 3, A-C
g.	Isklasse	NA
h.	Længde o.a.	112,6 m.
i.	Bredde o.a.	30,5 m.
j.	Størrelse og lasteevne målt i tons dødvægt (TDW)	1.000 tons (high speed). 1.450 tons (reduced speed)
k.	Dybgående i fuld last	3,93 m.
l.	Passagerkapacitet	1.177 passagerer. (Bilag D, side 4A)
m.	Kapacitet på vogndæk målt i Personbilsenheder	396 enheder (Bilag 3B). Heraf 213 enheder (54%) med frihøjde på mindst 2,15 m og 166 enheder (42%) med en frihøjde på mindst 4,10 meter. Jf. kontraktens § 5.1.6.1.
n.	Kapacitet på vogndæk målt i Høje Dækmeter, herunder oplysninger om akseltryk	567 meter. Når 300 lanemeter benyttes som Høje Dækmeter er den resterende kapacitet 301 personbilsenheder.(Bilag 3C) 13 tons, (single axle, dual wheel).
o.	Hovedmotorer – antal, fabrikat, type, maksimal ydeevne i kW, ydeevne ved servicehastighed i kW	4 x MAN 28/33 Marine Diesel Engines. 100 % MCR: 4 x 9.100 kW. 85 % MCR: 4 x 7.735kW.
p.	Maksimal hastighed	40 knob.
q.	Forventet servicehastighed i normal drift	37 knob
r.	Olieforbrug ved maksimal hastighed	6.916 kg./time.
s.	Olieforbrug ved servicehastighed	5.879 kg./time.











DANMARK  
DENMARK

## PERMIT TO OPERATE HIGH-SPEED CRAFT

Issued under the provisions of the  
**INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT, 2000**  
(Resolution MSC. 97(73))

1	Name of craft	KATEXPRESS 1
2	Manufacturer's model and hull number	-
3	Distinctive number or letters	OUYM
4	IMO number*	9501590
5	Port of registry	ÅRHUS
6	Category of craft	Category B. Passenger craft / cargo craft
7	Name of operator	Mols-Linien A/S
8	Areas or routes of operation	Aarhus - Sjællands Odde / Ebeltoft - Sjællands Odde
9	Base port(s)	Aarhus
10	Maximum distance from place of refuge	n/a
11	Number of:	
	.1 Passengers, maximum permitted	1177
	.2 Manning scale required	23
12	Worst intended conditions	As per classification approval. Jævnfør gyldige godkendelser / tilladelser fra relevante myndigheder. (Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet, Kulturstyrelsen, Søfartsstyrelsen)
13	Other operational restrictions	

This permit confirms that the service mentioned above has been found to be in accordance with the general requirements of 1.2.2 to 1.2.7 of the Code.

**THIS PERMIT** is issued under the authority of the Government of The Kingdom of Denmark  
**THIS PERMIT** is valid until 30-04-2017 subject to the High-Speed Craft Safety Certificate remaining valid

Issued at: Aarhus  
(Place of issue of permit)

07-09-2012  
(Date of issue)

  
Michael Langkow  
(Signature of duly authorized official issuing the permit)

\* In accordance with the IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A 600 (15)

The date formatting used on this certificate is dd-mm-yyyy



**DANMARK  
DENMARK**

*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*

**DANISH MARITIME AUTHORITY**

The date formatting used on this certificate is dd-mm-yyyy



**Letter of Compliance**

**Subject:**

**Tender for the public service ferry operation to Bornholm**

**LETTER OF COMPLIANCE**

**Main contract  
Specification of services  
Schedule 2  
Paragraph 5**

This letter is worked out on request from:

Mols-Linien A/S  
CVR nr. 17 88 12 48  
Sverigesgade 6  
8000 Århus C.

**Issue: Investigation of Compliance, Max Mols, Incat 91m, Hull no. 048**

**Conclusion:**

It can be concluded that the vessel do comply with the specifications as laid down in the contract Schedule 2, Paragraph 5.

For information's about the ferry, please confer:

Appendix D. page 7 as specified in Tender Specifications, 6.2.3. Solution description

**Specifications to the conclusion:**

- 5.1.3 The vessel is under Danish Jurisdiction (DMA) and Certified by Det norske Veritas with all relevant Certificates valid.
- 5.1.4 The vessel fulfills all current safety regulations and public regulatory requirements.
- 5.1.6.1 The vessel do fulfill requirements to free heights as laid down in this paragraph.
- 5.1.7.1 The vessel will be brought to comply with the requirements to permissible deck loads, even distributed and axle load as laid down in this paragraph.  
Reinforcements to be built in at a Danish shipyard Reinforcements to be calculated and surveyed by Incat

Skibstegnestuen Aps.

**Letter of Compliance**

**MARITIME DYNAMICS, INC.  
TECHNICAL MEMORANDUM  
MD-R-707B-2  
A COMPARATIVE STUDY  
OF THE RIDE QUALITY OF INCAT TASMANIA 98M AND 112M CATAMARANS  
SEPTEMBER 2001**

The report have been studied by the undersigned and the study proves compliance with the requirements and will be handed over on request.

- 5.1.9.1 The vessel is designed, equipped and approved for navigation in wave heights of up to 3.5 meters at a speed to fulfill the Crossing Time required. By interpolating the form given by DNV (Appendix D, page 5) a speed of 36 knots is approved at 3.5 meter significant wave height. The above interpolation is approved by DNV
- 5.1.9.2 After modifications the vessel will fulfill the requirements to navigate under severe wind conditions.  
The waterjet exhaust outlets are fitted with bucketet, controllable devices, controlling the water jets to either starboard or port side.  
The full engine trust are therefore available aft for generating sideward movements.  
Retractable trusters in both hulls are to be fitted in the fore end to add a matching trust at this end. The power calulations can be forwarded on request.
- 5.2.1 to 5.2.7 The vessel do comply with all the requirements as laid down in this paragraph, sub-paragraph 1 to 7.
- 5.2.8 The vessel do comply with the requirements to a lift arrangement.  
One lift is arranged with access from all car decks as well as the accommodation deck.
- 5.3 The vessel do comply with the requirements to stowage of motorcycles and bicycles.  
Areas reserved for this service are clearly marked.
- 5.4 The vessel do comply with the requirements to transport of foodstuffs and live animals.  
Ventilation inlets and outlets are arranged to minimize odor to enter accommodation spaces. Deck wash arrangements are available and containers will be arranged for dung storage.

Date 12th. April 2016

SKIBStegnestuen ApS

Knud Wagner



SKIBStegnestuen ApS

DK-3140 Aabgaarde, Denmark  
SE no. 11 08 80 89

Skibstegnestuen ApS.

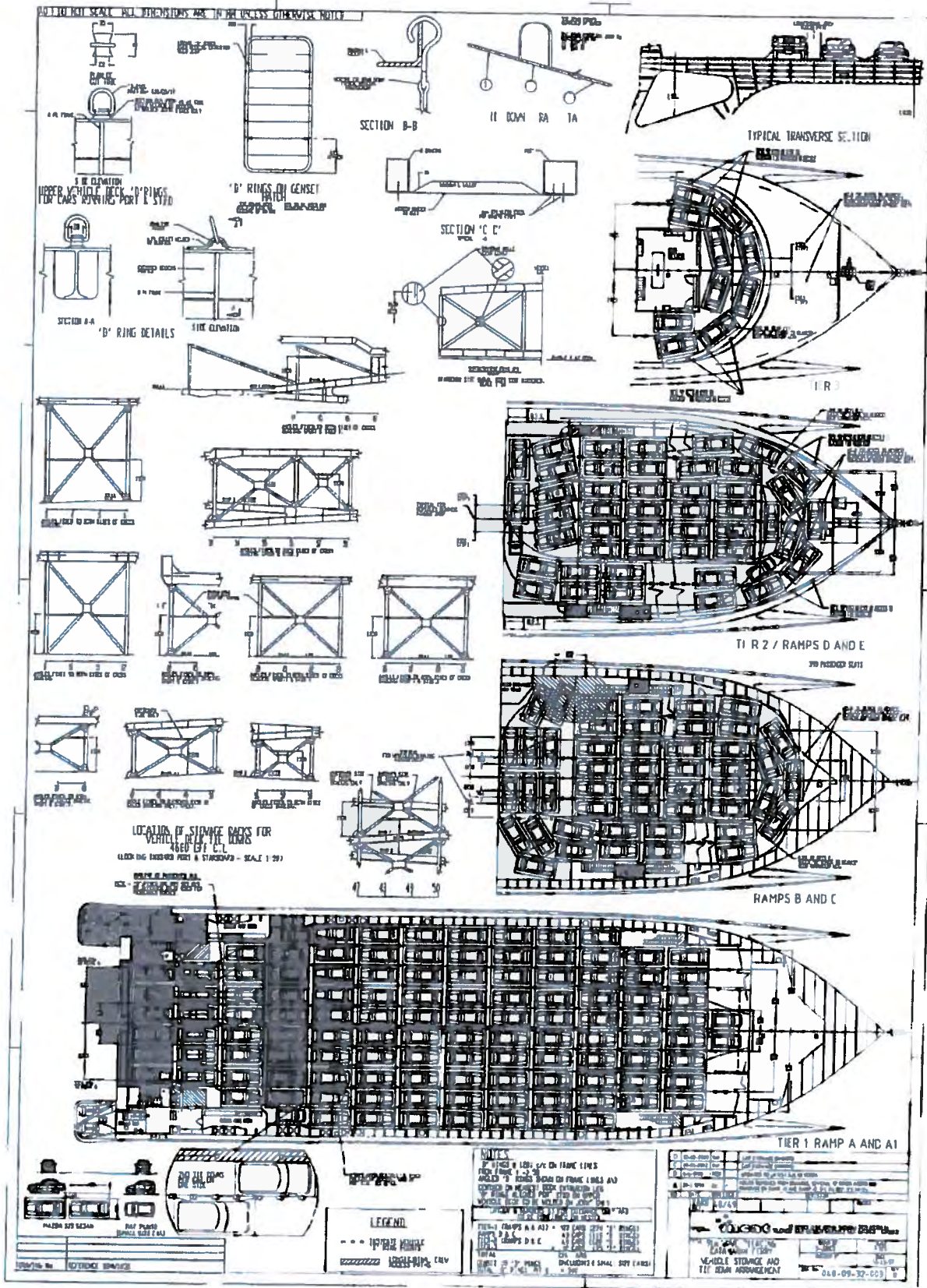
## Oplysninger om Incat 91m

a.	Navn	Max Mols
b.	IMO-nummer	9176058
c.	Værft	Incat Tasmania Pty. Ltd., Hobart, Australien.
d.	Byggenummer/værftsnummer	# 048
e.	Byggeår	1998
f.	Generalarrangementsplan og stuvningsplan	5e vedlagte bilag D, side 8, A-C
g.	Isklasse	NA.
h.	Længde o.a.	91,30 m.
i.	Bredde o.a.	26,00 m.
j.	Størrelse og lasteevne målt i tons dødvægt (TDW)	450 metriske tons.
k.	Dybgående i fuld last	3,73 m.
l.	Passagerkapacitet	780 personer (Bilag D, side 9A)
m.	Kapacitet på vogndæk målt i Personbilsenheder	220 personbilsenheder (Bilag D, side 8B). Heraf 88 personbilsenheder (40%) med frihøjde på mindst 2,15 meter. Jf. kontraktens § 5.1.6.1.
n.	Kapacitet på vogndæk målt i Høje Dækmeter, herunder oplysninger om akseltryk	56 meter, svarende til 20 personbilsenheder. (Bilag D, side 8C) 12 tons single axle dual wheel *)
o.	Hovedmotorer – antal, fabrikat, type, maksimal ydeevne i kW, ydeevne ved servicehastighed i kW	4 x Ruston 20RK270 Marine Diesel Engines. 100% MCR: 4 x 7.080 kW. 85% MCR: 4 x 6.018 kW.
p.	Maksimal hastighed	42 knob
q.	Forventet servicehastighed i normal drift	37 knob
r.	Olieforbrug ved maksimal hastighed	6.032 kg./time.
s.	Olieforbrug ved servicehastighed	5.127 kg./time.

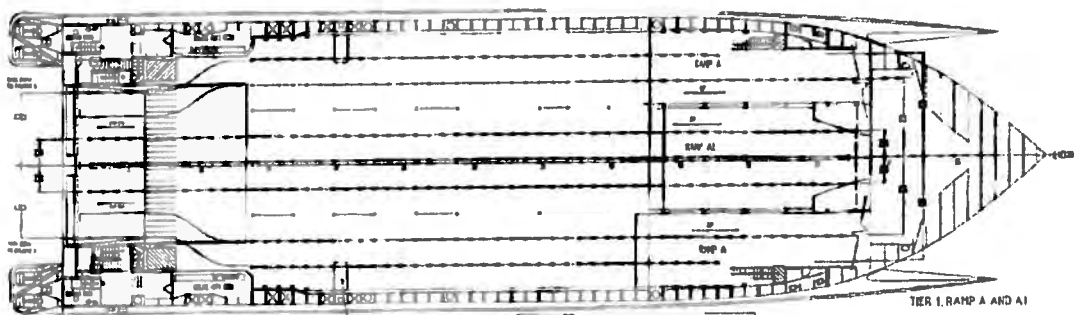
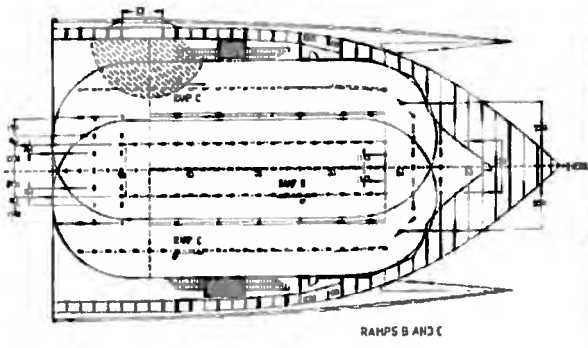
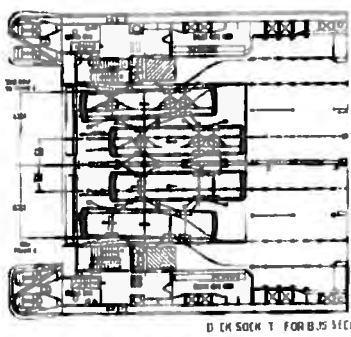
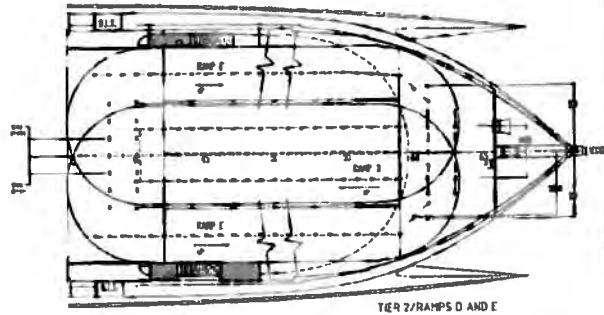
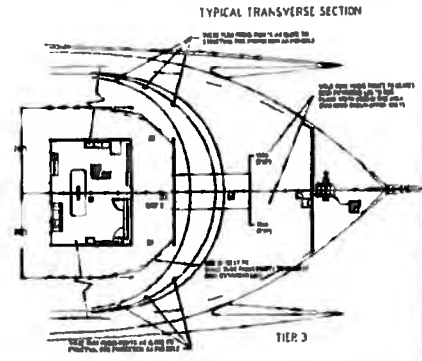
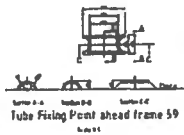
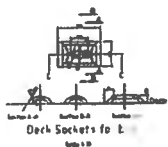
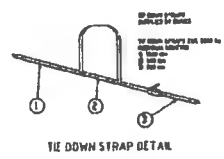
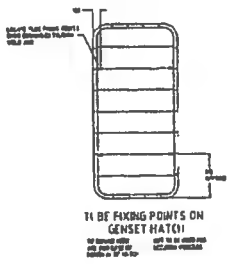
\*) Vogndækket forstærkes til 12 tons iht. byggeværftets (Incat) specifikation herfor.







ALL DIMENSIONS ARE IN METERS UNLESS OTHERWISE NOTED



RIGHT HAND SIDE OF VESSEL IS FORWARD UNLESS OTHERWISE NOTED

**LEGEND**

---	Structural member
---	Deck
---	Structural member

**NOTES**

1. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
2. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
3. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
4. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
5. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
6. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
7. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
8. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
9. All dimensions are in meters unless otherwise noted.
10. All dimensions are in meters unless otherwise noted.

**"MAX HOLS"**  
INC AT HULL G.B

1	MAX HOLS
2	MAX HOLS
3	MAX HOLS
4	MAX HOLS
5	MAX HOLS
6	MAX HOLS
7	MAX HOLS
8	MAX HOLS
9	MAX HOLS
10	MAX HOLS



DANMARK  
DENMARK

## PERMIT TO OPERATE HIGH-SPEED CRAFT

Issued under the provisions of the  
**INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR HIGH-SPEED CRAFT**  
(Resolution MSC.36(63))

1	Name of craft	MAX MOLS
2	Manufacturer's model and hull number	Incat 91 M Wave Piercing Catamaran Ferry, no. 48
3	Distinctive number or letters	OZQH
4	IMO number*	9176058
5	Port of registry	AARHUS
6	Category of craft	Category B passenger craft
7	Name of operator	Mols-Linien A/S
8	Areas or routes of operation	Between Århus and Odden færgehavn, and between Ebeltoft and Odden Færgehavn
9	Base port(s)	Århus
10	Maximum distance from place of refuge	N/A
11	Number of:	
	.1 Passengers maximum permitted	780
	.2 Manning scale required	20
12	Worst intended conditions	As per classification approval
13	Other operational restrictions	Skibets miljø-, kyst- og sejlads sikkerhedsmæssige godkendelser på vilkår, som anført i brev af 23. april 1999, og som anført i bilag til E-mail af 08. november 2012 skal være opfyldt.

This permit confirms that the service mentioned above has been found to be in accordance with the general requirements of 1.2.2 to 1.2.7 of the Code.

**THIS PERMIT** is issued under the authority of the Government of The Kingdom of Denmark

**THIS PERMIT** is valid until 30-04-2017, subject to the High-Speed Craft Safety Certificate remaining valid

\* In accordance with the IMO ship identification number scheme, adopted by the Organization by resolution A 600 (15)

The date formatting used on this certificate is dd-mm-yyyy



DANMARK  
DENMARK

Issued at: Ebeltoft  
*(Place of issue of permit)*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Langkow'.

08-11-2012  
*(Date of issue)*

Michael Langkow  
*(Signature of duty authorized official issuing the permit)*

*(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)*

DANISH MARITIME AUTHORITY

MAX PROS: APPENDIX TO CLASSIFICATION  
- 3 -  
CERTIFICATE,

Restriction of Speed

The following restrictions of speed with respect to significant wave height are to be complied with

"Highest Allowable Speed (knots)	Significant Wave Height, H <sub>1/3</sub> (meters)
50	0.0 - 1.5
46	1.5 - 2.0
42	2.0 - 2.5
39	2.5 - 3.0
33	3.0 - 4.0
29	4.0 - 5.0
Seek shelter at slow speed	5.0 and above"

Operation according to the above table provide that the craft do not leave port if wave heights above limitation is expected, and further that weather conditions are continuously considered.

Stability

An approved Stability Manual is to be available on board

Classification is based on the assumption that the operational stability requirements related to the assigned class notations are complied with in any actual service condition. These stability requirements are covered in the above manual or in an attached document/manual approved by Det Norske Veritas.

Strength in General

Det Norske Veritas has found the local and longitudinal strength of the vessel to be in compliance with the rule requirements for the loading conditions upon which the scantlings are based

**Letter of Compliance**

**Subject:**

**Tender for the public service ferry operation to Bornholm**

**LETTER OF COMPLIANCE**

**Main contract  
Specification of services  
Schedule 2  
Paragraph 5**

This letter is worked out on request from:

Mols-Linien A/S  
CVR nr. 17 88 12 48  
Sverigesgade 6  
8000 Århus C.

**Issue: Investigation of Compliance, M/F "Sardinia Vera", IMO 7360616.**

**Conclusion:**

It can be concluded that the vessel do comply with the specifications as laid down in the contract Schedule 2, Paragraph 5.

For information's about the ferry, please confer:

Appendix E, page 2 as specified in Tender Specifications, 6.2.3. Solution description

**Specifications to the conclusion:**

**5.1.2 The trade of this vessel is to serve as 'back-up' ferry.**

**Tabel 8: Passengers**

The accommodation will be rebuilt and modified to accommodate minimum 1200 passengers with facilities mentioned in sub-paragraphs in this Chapter. The rebuilding is preferably to take place at a Northern European Shipyard.

**Tabel 8: Cars**

At least 250 cars can be stowed on the Main- and Upper deck.

**Tabel 8: Free Deck Height**

The free deck height on Main- and Upper Deck is in excess of 4.1 meter (4.35 meters).

**Letter of Compliance**

**Tabel 8: High Lane Meters**

The High Lane meters are in excess of 500 meters (520 meters).

- 5.1.3 The vessel will be recorded under Danish Jurisdiction (DMA) and Certified by Det norske Veritas with all relevant Certificates valid.
- 5.1.4 The vessel fulfills all current safety regulations and public regulatory requirements.
- 5.1.5 Safe Manning of the vessel in accordance with requirements from DMA, SMA.
- 5.1.6.2 The vessel do fulfil the requirements laid down in this paragraph. Please also confer Table 8.
- 5.1.7.2 On Main Deck the vessel do comply with requirements to permissible deck loads, even distributed and axle load as laid down in this paragraph. Reinforcements will be made on Upper Deck to fulfill requirements.
- 5.1.10.1 This vessel is originally built to fulfil DnV Ice Class 1C.  
The owner will apply for re-entry to this Class Notation and is prepared to order all necessary changes to the hull construction in order to obtain Class Notation 1C again.
- 5.1.10.2 Fin stabilizers are built in starboard and portside of the hull and has proved their efficiency during service.  
The 2 separate propulsion units aft secure the necessary side force aft for maneuvering under severe wind conditions.  
Bow thrusters will be built into the fore end of the ship, dimensioned with respect to the vessel wind profile and to match the side force produced by the main engines.
- 5.2.1 to 5.2.7 The accommodation will be rebuilt and/or modified as required to meet the requirements laid down in this paragraph.  
North European Shipyards have been consulted regarding the conversion.  
Latest standards with respect to Scandinavian design to be followed.
- 5.2.8 The vessel do comply with the requirements to a lift arrangement.  
One lift with inside measurements in excess of the required is arranged with access from all car decks as well as the accommodation decks.
- 5.2.9 Not applicable for the Back-Up ferry.
- 5.3 The vessel do comply with the requirements to stowage of motorcycles and bicycles  
Areas reserved for this service are clearly marked.

Skibstegnestuen ApS

**Letter of Compliance**

- 5.4 The vessel do comply with the requirements to transport of foodstuffs and live animals.  
Reefer plugs are installed in a sufficient number.  
Ventilation inlets and outlets are arranged to minimize odor to enter accommodation spaces.  
Deck wash arrangements are installed and containers arranged for dung storage.**

**Date 12th. April 2016**

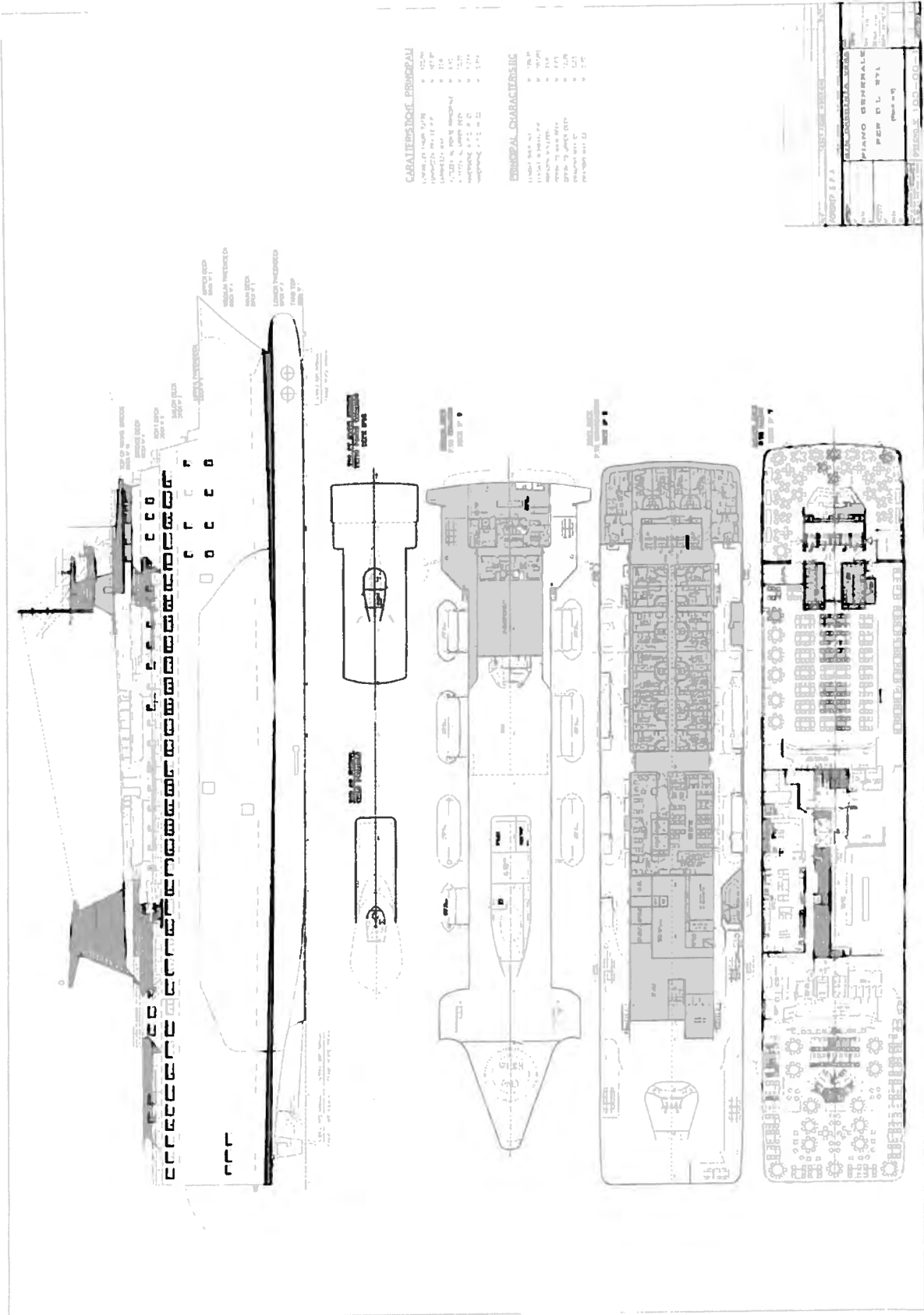
**SKIBStegnestuen ApS**  
*Knud Wagner*  
**Knud Wagner**

**SKIBStegnestuen ApS**  
DK-3140 Aafsgaarde, Denmark  
SE no. 11 08 80 89



## Oplysninger om erstatningsfærgen

a.	Navn	Sardinia Vera
b.	IMO-nummer	7360616
c.	Værft	Rickmers GMBH
d.	Byggenummer/værftsnummer	381
e.	Byggeår	1975
f.	Generalarrangementsplan og stuvningsplan	Se vedlagte bilag E, side 3, A-C
g.	Isklasse	Ombygges til NDV.GL, ICE-1C eller tilsvarende
h.	Længde o.a.	120.78 meter
i.	Bredde o.a.	21.60 meter
j.	Størrelse og lasteevne målt i tons dødvægt (TDW)	2.840 t
k.	Dybgående i fuld last	5.7 meter
l.	Passagerkapacitet	Ombygges til 1.200 passagerer
m.	Kapacitet på vogndæk målt i Personbilsenheder	250 personbilsenheder (Bilag E, side 3C)
n.	Kapacitet på vogndæk målt i Høje Dækmeter, herunder oplysninger om akseltryk	520 høje dækmeter (4,35 meter).(Bilag E, side 3B). På Main Deck er akseltryk 15t/dobbelthjul Upper Deck forstærkes til samme akseltryk
o.	Hovedmotorer – antal, fabrikat, type, maksimal ydeevne i kW, ydeevne ved servicehastighed i kW	2 stk. MAK 12M551AK 100 % MCR: 2 x 5.170 kW. 85 % MCR: 2 x 4394 kW.
p.	Maksimal hastighed	19 Knob
q.	Forventet servicehastighed i normal drift	18 Knob
r.	Olieforbrug ved maksimal hastighed	2.600 kg/H
s.	Olieforbrug ved servicehastighed	2.100 Kg/H



**CARATTERISTICHE PRINCIPALI**

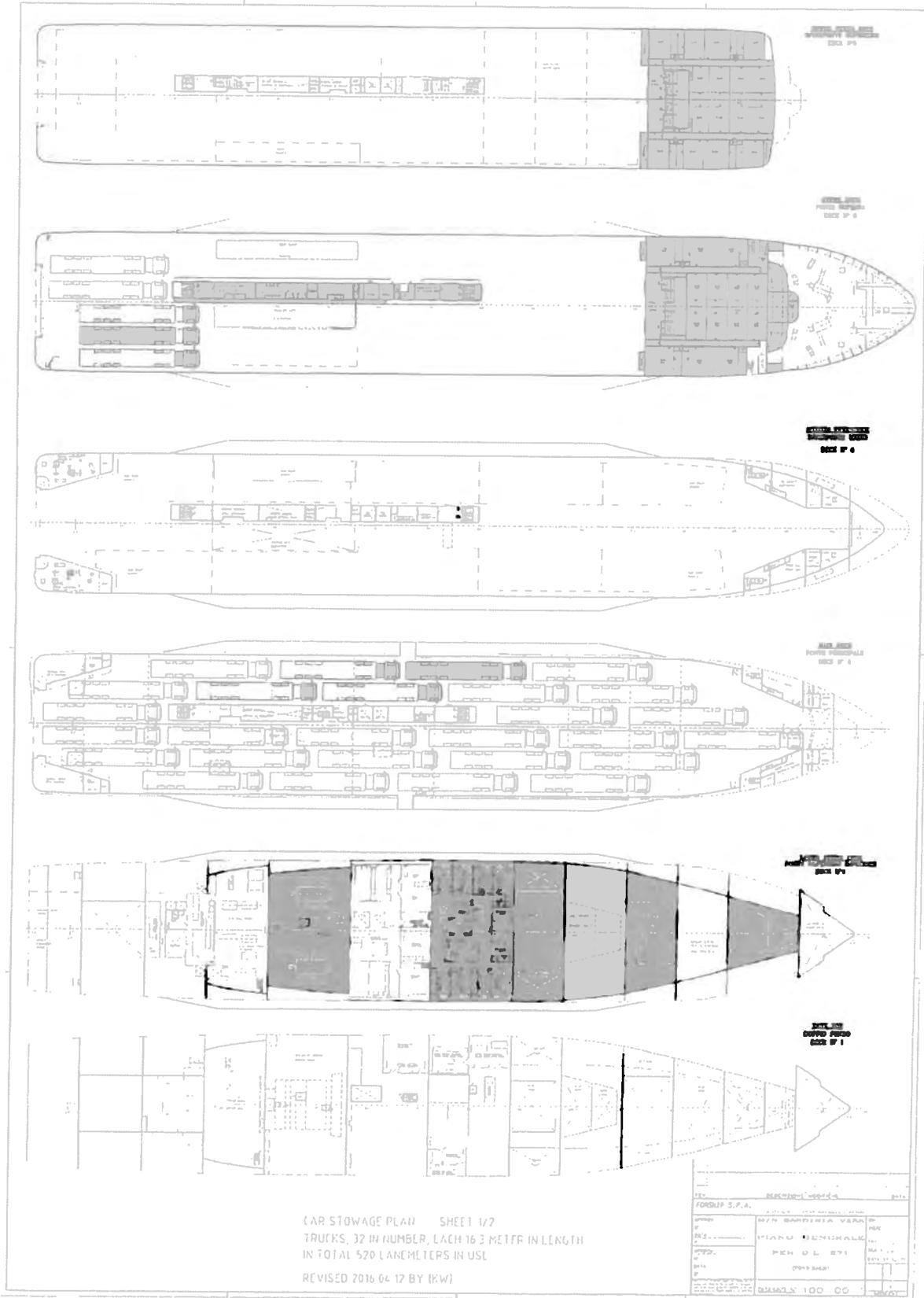
1. LUNGHEZZA TOTALE (m)	122,00
2. LARGHEZZA TOTALE (m)	12,00
3. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
4. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00
5. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
6. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00
7. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
8. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00

**PRINCIPALI CARATTERISTICHE**

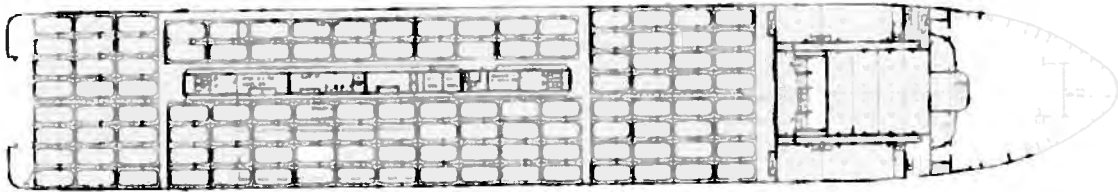
1. LUNGHEZZA TOTALE (m)	122,00
2. LARGHEZZA TOTALE (m)	12,00
3. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
4. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00
5. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
6. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00
7. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
8. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00

**PIANO GENERALE PER D.L. 871**

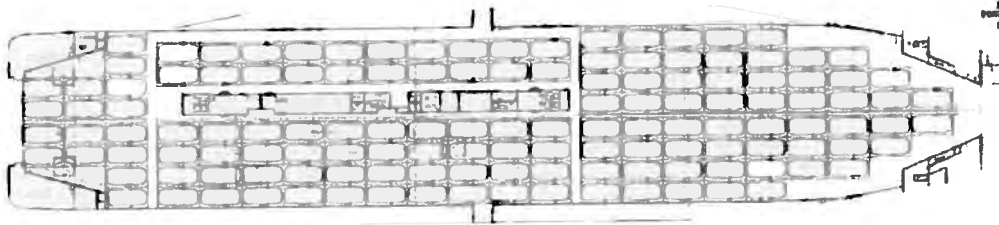
1. LUNGHEZZA TOTALE (m)	122,00
2. LARGHEZZA TOTALE (m)	12,00
3. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
4. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00
5. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
6. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00
7. LARGHEZZA ALL'INIZIO (m)	12,00
8. LARGHEZZA ALL'ESTREMITA' (m)	12,00



PLAN DECK  
SIDE 1A



PLAN DECK  
SIDE 1B



PLAN DECK  
SIDE 2



# Tids- og aktivitetsplan, Version 1

## Organisation:

Organisation i første del af forberedelsesperioden er beskrevet under pkt. 5.1, som også forklarer initialer benyttet i kolonnen "Ansvar".

## Vigtige datoer:

Afløvelse af tilbud 18-04-2016

Forventet kontraktunderskrivelse 19-05-2016

Driftsstart 01-09-2018

Nr.	Start	Deadline	Aktivitet	Kommen- tar/ Kriterium	Forven- tet tids- forbrug	Ansvar
1.			<b>Planlægning</b>			
			Nedenstående aktivi- teters tidsmæssige placering er fastlagt af Ydelsesspecifikatio- nens pkt. 10.5.2- 10.5.4. og 10.6 samt af hvilken rækkefølge af aktiviteterne, der er hensigtsmæssig og væsentlig for rettidig driftsstart			
1.1.		18-04-2016	Tids- og Aktivitetsplan Version 1.	Afløvelse af tilbud.		PJA
1.2.	18-04-2016	03-07-2016	Tids- og Aktivitetsplan Version 2. (udkast).	Kontrakt+45 dg.	50 timer	PJA
	03-07-2016	02-08-2016	Tids- og Aktivitetsplan Version 2. (endelig).	Kontrakt+75 dg.	10 timer	PJA
1.3.	02-08-2016	31-12-2017	Tids- og Aktivitetsplan Version 3. (udkast).	Drift minus 8 mnd.	100 timer	PJA
	31-12-2017	28-02-2018	Tids- og Aktivitetsplan Version 3. (endelig).	Drift minus 6 mnd.	10 timer	PJA
2.			<b>Sejlsplan, takster, befordringsbestem- melser, billetsalg og booking</b>			
			Pkt. 2.1 – 2.2 tids- mæssige placering er fastlagt af Ydelses- specifikationens pkt. 2.3. Pkt. 2.3 – 2.4 tids- mæssige placering er			

			fastlagt af Ydelses- specifikationens pkt. 4.4. Pkt. 2.5 – 2.6 tids- mæssige placering er fastlagt af Ydelses- specifikationens pkt. 7.5.2. Pkt. 2.8 tidsmæssige placering er fastlagt af Ydelsesspecifikatio- nens pkt. 7.8.2. samt den rækkefølge af aktiviteterne, der er hensigtsmæssig og væsentlig for rettidig driftsstart			
2.1.	01-02-2018	10-04-2018	Forslag til sejlplan for perioden fra 1. sep- tember 2018 til 31. december 2018.	Høring i Kon- taktråd.	50 timer	JESK
	01-06-2018	10-08-2018	Forslag til sejlplan for perioden fra 1. januar 2019 til 31. december 2019.	Høring i Kon- taktråd.	100 timer	JESK
2.2.	15-04-2018	30-04-2018	Godkendelse af sejl- plan for perioden fra 1. september 2018 til 31. december 2018.	Godkendelse af Ministeriet.	10 timer	JESK
	15-08-2018	31-08-2018	Godkendelse af sejl- plan for perioden fra 1. januar 2019 til 31. december 2019.	Godkendelse af Ministeriet.	10 timer	JESK
	30-04-2018	01-05-2018	Offentliggørelse af sejlplan for perioden fra 1. september 2018 til 31. december 2018.	Offentliggø- relse.	10 timer	JESK
	31-08-2018	01-09-2018	Offentliggørelse af sejlplan for perioden fra 1. januar 2019 til 31. december 2019.	Offentliggø- relse.	10 timer	JESK
2.3.	01-02-2018	10-04-2018	Forslag til listepriser for perioden fra 1. september 2018 til 31. december 2018.	Høring i Kon- taktråd.	20 timer	JESK
	01-06-2018	10-08-2018	Forslag til listepriser for perioden fra 1. januar 2019 til 31. december 2019.	Høring i Kon- taktråd.	20 timer	JESK
2.4.	15-04-2018	30-04-2018	Godkendelse af liste- priser for perioden fra 1. september 2018 til	Godkendelse af Ministeriet.	10 timer	JESK

	15-08-2018	31-08-2018	31. december 2018. Godkendelse af listepriser for perioden fra 1. januar 2019 til 31. december 2019.	Godkendelse af Ministeriet.	10 timer	JESK
2.5.	01-02-2018	10-04-2018	Forslag til befordringsbestemmelser.	Høring i Kontaktråd.	50 timer	JESK
2.6.	15-04-2018	30-04-2018	Godkendelse af befordringsbestemmelser.	Godkendelse af Ministeriet.	10 timer	JESK
2.7.	18-04-2016	31-12-2017	Detaljeret plan for implementering af booking og salgssystem, jf. pkt. 7.8.	Inkl. i version 3.	100 timer	JESK
2.8.	30-04-2018	31-05-2018	Åbning for booking af billetter til perioden 1. september 2018 til 31. december 2018..		40 timer	JESK
	31-08-2018	30-09-2019	Åbning for booking af billetter til første kalenderår i Operatørens driftsperiode.		60 timer	
<b>3.</b>			<b>Færger</b>			
<b>3.1.</b>			<b>Generelt</b>			
			Pkt. 3.1.2 – 3.1.5. og pkt. 3.1.7 – 3.1.8 tidsmæssige placering er fastlagt jf. Tilbudsgivers tidligere erfaringer samt hvilken rækkefølge, der er hensigtsmæssig for rettidig driftsstart samt under hensyntagen til de fast definerede frister i Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6.			
3.1.1.	18-04-2016	03-06-2016	Dokumentation for at Operatøren råder de færger, der stilles krav om i Ydelsesspecifikationen pkt. 5.1.1 og 5.1.2.  Incat112m, Mols-Liniens KatExpress 1. Incat 91m, Mols-Liniens Max Mols. RoPax, dokumentation for nybygning på værftet Rauma Marine Constructions Oy.	Kontrakt+15 dg.	20 timer	SJ

			<p>Reservefærge, dokumentation for Sardinia Vera.</p> <p>Operatøren skal dokumentere dette over for Transport- og Bygningsministeriet senest 15 kalenderdage efter kontraktunderskrift.</p>			
3.1.2.	01-09-2016	01-01-2017	Plan for fuld implementering af ISM Code og ISPS Code.		100 timer	FE
3.1.3.	01-09-2016	01-01-2017	Plan for gennemførelse af værtslandskontrol, flagstatskontrol og klassegodkendelse hos de relevante søfartsmyndigheder og klassifikationssekskaber.		60 timer	FE
3.1.4.	01-09-2017	01-01-2018	Dokumentation for at der er bestilt tid til værtslandskontrol, flagstatskontrol og klassegodkendelse hos de relevante søfartsmyndigheder og klassifikationssekskaber.		10 timer	FE
3.1.5.	30-06-2018	20-08-2018	Dokumentation for at der er gennemført værtslandskontrol i overensstemmelse med direktiv 1999/35/EF samt flagstats- og klassekontrol med godkendelse til følge.		10 timer	FE
3.1.6.	01-01-2018	02-08-2018	<p>Dokumentation for at nybygget RoPax er gennemført.</p> <p>Dokumentation for at planlagte ombygninger af hurtigfærger og erstatningsfærge er gennemført.</p> <p>Operatøren skal dokumentere dette over for Transport- og Bygningsministeriet</p>	Drift minus 30 dg.	200 timer	FK



			senest 30 kalenderdage før Driftsstart.			
3.1.7.	30-06-2018	20-08-2018	Dokumentation for at Operatøren er operationelt klar til indsættelse af færgerne samt i besiddelse af de nødvendige farttiladelser og/eller "Permit To Operate".		10 timer	FE
3.1.8.	15-08-2018	20-08-2018	Dokumentation for tilfredsstillende prøve-sejlads på ruten med de nødvendige godkendelser samt for, at eventuelle planlagte havnændringer er gennemført.		10 timer	FE
3.2.			<u>Konventionelle færger</u>			
			Pkt. 3.2.1 følger af de fast definerede frister i Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6. Pkt. 3.2.2 – 3.2.4 tidsmæssige placering er fastlagt af de foreløbige planer, og vil løbende blive fuldt op og tilpasset således at rettidig driftsstart sikres			
3.2.1.	18-04-2016	13-07-2016	Dokumentation for effektiv kontrakt for nybygning af konventionelle færge, herunder detaljeret projektplan. Dokumentation for køb af reservefærge samt projektplan for ombygning.	Kontrakt+55 dg.	50 timer	SJ
3.2.2.	01-01-2017 01-04-2017	01-08-2017 01-04-2018	Køllægning for nybygning. Ankomst til værft for ombygning af reservefærge.		400 timer 400 timer	SJ
3.2.3.	01-04-2018 01-04-2018	01-08-2018 01-08-2018	Kontraktuel leveringsdato fra værft. Dato for færdig ombygning af reservefærge.			SJ

3.2.4.	15-08-2018	15-08-2018	Planlagt ankomst til Rønne.			FE
3.3.			<b>Hurtigfærger</b>			
			Pkt. 3.3.1 og pkt. 3.3.8 er defineret af Ydelsesspecifikationens pkt. 10.6. Pkt. 3.3.2 – 3.3.7 tidsmæssige placering er fastlagt af de foreløbige planer og forudgående afstemt med de relevante værfter og vil løbende blive fulgt op og tilpasset, således at rettidig driftsstart sikres			
3.3.1.	18-04-2016	13-07-2016	Dokumentation for effektiv kontrakt for ombygning af hurtigfærger, herunder detaljeret projektplan for ombygning.	Kontrakt+55 dg.	10 timer	SJ
3.3.2.	01-01-2018	15-03-2018	Ankomst til værft for ombygning.	Ombygning ved ordinær dok.	200 timer	FK
3.3.3.	15-03-2018	15-03-2018	Dato for færdig ombygning.			FK
3.3.4.	15-08-2018	15-08-2018	Planlagt ankomst til Rønne.			FE
3.3.5.	01-06-2016	31-12-2016	Plan for MKS-godkendelse for hurtigfærger.		20 timer	FE
3.3.6.	01-01-2017	01-02-2017	Indsendelse af MKS-godkendelse for hurtigfærger.		10 timer	FE
3.3.7.	01-02-2017	01-06-2017	Dokumentation for MKS-godkendelse af hurtigfærger.		10 timer	FE
3.3.8.	18-04-2016	03-07-2016	Dokumentation for vedligeholdelsesstrategi for hurtigfærger. Operatøren skal fremsende dette til Transport- og Bygningsministeriet senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse.	Kontrakt+45 dg.	60 timer	FK

<b>4.</b>			<b>Havne</b>			
<b>4.1.</b>			<b>Generelt</b>			
			<p>Pkt. 4.1.3 tidsmæssige placering er fastlagt af de foreløbige planer som er forudgående afstemt med de relevante havnemyndigheder, som tilbudsgiver har afholdt forudgående møder med i forbindelse med tilbudsudarbejdelsen</p> <p>Øvrige aktiviteter er defineret af Ydelses-specifikationens pkt. 10.6.</p>			
4.1.1.	18-04-2016	03-07-2016	<p>Fyldestgørende og detaljeret plan for havneombygninger i Rønne, Ystad og Køge skal forelægges Transport- og Bygningsministeriet senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelse.</p> <p>Tilbudsgiver har besøgt alle havnene og udarbejdet foreløbige planer for ombygninger.</p>	Kontrakt+45 dg.	30 timer	FK
4.1.2.	18-04-2016	03-07-2016	<p>Erklæring fra havnene om, at de indvilliger i, at de foreslåede ombygninger foretages og at de fornødne aftaler med Operatøren er på plads.</p>	Kontrakt+45 dg.	20 timer	FK
4.1.3.	01-01-2018	01-09-2018	<p>Ombygning og tilpasning af havnefaciliteter er færdiggjort.</p>		10 timer	FK
<b>4.2.</b>			<b>Rønne</b>			
4.2.1.	18-04-2016	03-07-2016	<p>Dokumentation for en endeligt bindende kontrakt uden forbehold for ombygningsarbejder i Rønne Havn, herunder detaljeret projektplan med kontraktuel færdiggø-</p>	Kontrakt+45 dg.	100 timer	FK

			releasesdato.			
4.3.			Ystad			
4.3.1.	18-04-2016	03-07-2016	Dokumentation for en endeligt bindende kontrakt uden forbehold for ombygningsarbejder i Ystad Havn, herunder detaljeret projektplan med kontraktuel færdiggørelsesdato.	Kontrakt+45 dg.	100 timer	FK
4.4.			Køge			
4.4.1.	18-04-2016	03-07-2016	Dokumentation for en endeligt bindende kontrakt uden forbehold for ombygningsarbejder i Køge Havn, herunder detaljeret projektplan med kontraktuel færdiggørelsesdato.	Kontrakt+45 dg.	50 timer	FK
5.			<b>Organisation og uddannelse</b>			
			Pkt. 5.1 – 5.4.4 tidsmæssige placering er fastlagt jf. Tilbudsgivers tidligere erfaringer og vil blive uddybet og yderligere specificeret i version 2			
5.1.	18-04-2016	18-04-2016	<p>Organisation i første fase af Forberedelsesperiode:</p> <p>Adm. direktør Søren Jespersen (SJ). 11 års erfaring fra rederibranchen. Søren Jespersen erstattes d. 1. august 2016 af administrerende direktør Carsten Jensen, som har 11 års erfaring i rederibranchen.</p> <p>Økonomidirektør Poul Jacobsen (PJA). 19 års erfaring fra rederibranchen.</p> <p>Kommerciel direktør Jesper Skovgaard (JESK). 25 års erfaring fra transportbran-</p>		Det forventede tidsforbrug hos de enkelte deltagere i organisationen i første fase af forberedelsesperioden er estimeret under de enkelte aktiviteter i Tids- og aktivitetspla-	PJA

			<p>chen, heraf 5 år fra rederibranchen.          Teknisk chef Flemming Kristensen (FK).          20 års erfaring fra rederibranchen.          Chefkaptajn Flemming Ejlersen (FE) 25 års erfaring fra rederibranchen.          I forbindelse med kontrahering af skibe samarbejdes med Grifone Shipbrokers AB.          I forbindelse med ombygning af skibe samarbejdes med Ørskov Værft.          I forbindelse med ombygning af havne samarbejde med Bladt.</p>		n	
5.2.	18-04-2016	03-07-2016	<p>Projektorganisation udvides med relevante personer.</p>	Inkl. i version 2.	20 timer	PJA
5.3.			<u>Organisation (drift)</u>			
5.3.1.	02-08-2016	31-12-2017	<p>Beskrivelse af de nødvendige og hensigtsmæssige funktioner i driftsorganisationen samt forslag til bemanning (antal og kompetencer) af driftsorganisationens nøglefunktioner.</p>	Inkl. i version 3.	60 timer	FE
5.3.2.	31-12-2017	31-05-2018	<p>Dokumentation for at der er truffet fornødne aftaler om rekruttering af alt nøglepersonale til sejlads (herunder hele sikkerhedsbetsætningen) og landbaseret drift.</p>		20 timer	FE
5.3.3.	01-03-2018	30-06-2018	<p>Indsendelse af dokumentation for at SAR-planer (procedurer og aftaler med de omkringliggende landes redningstjenester) er etableret, herunder hvornår sørednings-</p>		50 timer	FE

			øvelser i tilknytning hertil er gennemført.			
5.3.4.	01-01-2018	01-06-2018	Driftsorganisation fuldt funktionsdygtig.		100 timer	FE
5.4.			<b>Uddannelse</b> Den tidsmæssige placering er defineret af ydelsesspecifikationen og hensigtsmæssigheden i forhold til sikring af rettidig driftsstart			
5.4.1.	02-08-2016	31-12-2017	Detaljeret rekrutterings- og uddannelsesplan med oplysninger om, hvilke typer af personale der planlægges rekrutteret, forventet tidspunkt for rekruttering og uddannelse-/opkvalificeringsplaner for personalet.	Inkl. i version 3	100 timer	FE
5.4.2.	15-08-2018	20-08-2018	Indsendelse af dokumentation for at lodsuddannelse om bord er påbegyndt.		10 timer	FE
5.4.3.	15-08-2018	20-08-2018	Indsendelse af dokumentation for at sikkerhedsuddannelse om bord er gennemført.		20 timer	FE
5.4.4.	15-08-2018	20-08-2018	Dokumentation for at sikkerhedsbesætningen er certificeret i overensstemmelse med gældende regler.		20 timer	FE
6.			<b>Administrative systemer, rapportering og koordinati-on</b>			
			Pkt. 6.1 – 6.3.2 tidsmæssige placering er fastlagt jf. Tilbudsgivers tidligere erfaringer med at sikre rettidig driftsstart og vil blive specificeret i version 2			
6.1.			<b>Administrative systemer</b>			

6.1.1.	02-08-2016	30-04-2018	Administrative systemer er klar til operationel drift.		100 timer	PJA
6.1.2.	31-12-2017	02-08-2018	Fremlæggelse af oplæg til format for samlet oversigt over de månedlige ankomstregistreringer.		50 timer	PJA
6.2.			<u>Rapportering</u> Angivne punkter nedenfor refererer til Tids- og aktivitetsplan, Version 1			
6.2.1.	01-06-2016	01-06-2016	Møde vedr. pkt. 3.1.1. samt status på pkt. 4.	Inkl. i version 2.	50 timer	PJA
	01-07-2016	01-07-2016	Møde vedr. pkt. 3.2.1, pkt. 3.3.1, pkt. 3.3.8 samt pkt. 4.		50 timer	
	27-07-2016	27-07-2016	Møde vedr. udkast til Tids- og Aktivitetsplan Version 2.		50 timer	
	02-08-2016	31-12-2017	Øvrige aktiviteter i forbindelse med rapporter til Transport- og Bygningsministeriet, jf. Ydelses-specifikationens pkt. 3.2 og 8.3-8.5. Mødetidspunkter fastlægges efterfølgende af ministeriet.		400 timer	
6.3.			<u>Koordination</u>			
6.3.1.	02-08-2016	31-12-2017	Påbegyndelse af samarbejde med Transport- og Bygningsministeriet og uvildig tredjepart for at fastlægge gennemførelse, metode og fokus af kundetilfreds-hedsmålingerne.	Inkl. i version 3.	50 timer	PJA
6.3.2.	02-08-2016	31-12-2017	Fremlæggelse af endelig samlet aftale for Operatørens samarbejde med den eksisterende operatør frem til og med Driftsstart, herunder den praktiske tilrettelæggelse af Driftsstarten forhold til billetsalg m.v.	Inkl. i version 3.	200 timer	PJA

## **Dokumentation vedrørende personlige forhold**

Tilbudsgivers tro og love-erklæring om,

1. at tilbudsgiver ikke har ubetalt forfalden gæld til det offentlige, der overstiger 100.000 DKK, jf. lov om begrænsning af skyldneres muligheder for at deltage i offentlige udbudsforretninger og om ændringer af visse andre love (lovbekendtgørelse nr. 336 af 13. maj 1997),
2. at der ikke er afsagt endelig dom mod tilbudsgiveren af en eller flere af de grunde, der er nævnt i udbudsdirektivets (EU-direktiv nr. 18/2004/EF) artikel 45, stk. 1, jf. tillige forsyningsvirksomhedsdirektivets (EU-direktiv nr. 17/2004/EF) artikel 54, stk. 4, og
3. at tilbudsgiveren ikke er omfattet af de i udbudsdirektivets (EU-direktiv nr. 18/2004/EF) artikel 45, stk. 2, litra a), b) og c) anførte udelukkelsesgrunde, jf. tillige forsyningsvirksomhedsdirektivets (EU-direktiv nr. 17/2004/EF) artikel 54, stk. 4.

### **Underskrift og datering**

For Mols-Linien A/S:

Dato: 18. april 2016.



Frantz Palludan

Bestyrelsesformand



Søren Jespersen

Administrerende direktør



# MOLS-LINIEN A/S

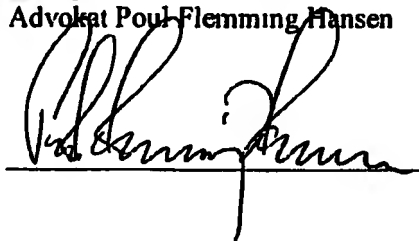
**CVR-nr. 17 88 12 48**

**Årsrapport 2013**  
(perioden 01.01.13 – 31.12.13)

Godkendt på selskabets generalforsamling, den 23. april 2014

**Dirigent**

Advokat Poul-Flemming Hansen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Poul-Flemming Hansen', written over a horizontal line.

## **Indholdsfortegnelse**

	<b>Side</b>
Selskabsoplysninger	1
Mols-Liniens mål og vision	3
Ledelsesberetning	4
Ledelsespåtegning	27
Den uafhængige revisors erklæringer	29
Resultatopgørelse for 2013	31
Totalindkomstopgørelse for 2013	32
Balance pr. 31. december 2013	33
Egenkapitalopgørelse for 2013	35
Pengestrømsopgørelse for 2013	36
Noter	37

## Selskabsoplysninger

### Selskab

Mols-Linien A/S  
Sverigesgade 6  
8000 Aarhus C  
CVR-nr. 17 88 12 48  
Hjemstedskommune: Aarhus

Telefon 89 52 52 00  
Internet [www.mols-linien.dk](http://www.mols-linien.dk)  
E-mail [mols-linien@mols-linien.dk](mailto:mols-linien@mols-linien.dk)

### Dattervirksomhed

Kattegruternes Reparationsselskab ApS, Aarhus C (100%)

### Bestyrelse

Advokat Frantz Palludan, formand\*  
Direktør Bo Jagd, næstformand\*  
Direktør Kaare Vagner, næstformand  
Senior Vice President Lars Christensen  
Administrerende direktør Jens Peter Toft\*  
Chefkaptajn Flemming Ejlertsen, medarbejderrepræsentant  
Overstyrmand Nis Svenstrup Pedersen, medarbejderrepræsentant  
\* Medlem af Revisionsudvalget

### Direktion

Administrerende direktør, Søren Jespersen

### Revision

PricewaterhouseCoopers Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

### Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes 23. april 2014, kl. 14.00 på PwC's kontor i Aarhus. Jens Chr. Skous  
Vej 1, 8000 Aarhus C.

## Året i hovedtræk

- Mols-Linien overførte 938.465 personbiler i 2013, hvilket var 24,9% flere biler end i 2012.
- Antallet af personbiler på Storebæltsbroen faldt med 0,3% i 2013 i forhold til 2012. Det samlede antal personbiler via Storebæltsbroen og Mols-Linien steg med 1,5% i 2013, hvorfor Mols-Liniens markedsandel steg i 2013.
- Mols-Linien indsatte i maj 2013 den nybyggede hurtigfærge KatExpress 2, hvorefter rederiet har sat to af de største hurtigfærger i verden i drift sammen med hurtigfærgerne Max Mols.
- Den nye rute 21 fra Holbækmotorvejen til nord for Vig, der åbnede den 29.11.13, har forbedret tilkørslen markant til Mols-Liniens færger, og kunderne har taget særdeles godt imod de væsentligt forbedrede til- og frakørselsforhold til Mols-Liniens færger i Odden Færgehavn. Kørselstiden mellem Odden og København er blevet forkortet med mindst 15 minutter, hvorved man opnår en samlet rejsetid mellem Aarhus og Storkøbenhavn på ca. 2 timer.
- Rederiets omsætning steg med 70,8 MDKK i 2013 til i alt 535,5 MDKK, en stigning på 15,2%.
- Selskabets driftsresultat (EBIT) blev overskud på 7,4 MDKK mod et underskud på 60,6 MDKK i 2012.
- Årets resultat blev et underskud på 35,1 MDKK sammenlignet med et underskud på 88,5 MDKK i 2012.
- Ved indgangen til 2013 forventede Mols-Linien et positivt resultat for 2013, men omsætningsvæksten var langsommere end forventet og medførte en nedjustering til ca. minus 20 MDKK i august 2013. Stormen Bodil og varsling af en ny storm, som påvirkede udrejsetrafikken til julen, påvirkede yderligere resultatet negativt og årets resultat blev et underskud på 35,1 MDKK.
- Pengestrømmen fra driften i 2013 var positiv med 14,1 MDKK mod et negativt bidrag i 2012 på 20,0 MDKK.
- Mols-Linien har afdisponeret de to Seajetfærger Mie og Mai Mols til recycling i henholdsvis 4. kvartal 2013 og 1. kvartal 2014. De forventede salgsværdier af skibene samt reservedele hertil vil være på niveau med de bogførte værdier af Seajetfærgerne.

## Forventninger til 2014

Mols-Linien A/S forventer i 2014 at kunne afslutte regnskabet med et positivt resultat efter skat i intervallet 0 MDKK til 10 MDKK.

## Kapitalberedskab og kapitaltab

På baggrund af det for 2014 forventede driftsresultat og den i forbindelse med driften genererede likviditet samt på baggrund af den for hele 2014 etablerede kreditfacilitet anser ledelsen kapitalberedskabet for tilstrækkeligt. Der henvises i øvrigt til omtalen i note 2.

Med indsættelsen af KatExpress 1 i 2012 og KatExpress 2 i 2013 har selskabet sikret sig et driftsøkonomisk hurtigfærgekoncept, som med de sikrede oliepriser forventes at give både et regnskabsmæssigt overskud og et samlet positivt cash-flow i 2014.

Egenkapitalen pr. 31.12.2013 er opgjort til 47,9 MDKK, hvilket er under 50% af selskabets aktiekapital. Ledelsen har på generalforsamlingen den 18.04.13 i overensstemmelse med selskabsloven redegjort for selskabets økonomiske stilling.

### **Mols-Liniens mål og vision**

Mols-Liniens vision er at være en vigtig, effektiv og værdsat del af trafikløsningen mellem Øst- og Vestdanmark, således at Mols-Linien opfattes som et vigtigt supplement / alternativ til den faste broforbindelse over Storebælt samt til tog og idenrigsfly.

Mols-Linien kendetegnes ved et højt serviceniveau i alle dele af kundeoplevelsen.

## Ledelsesberetning

### Selskabets hoved- og nøgletal

	2013 MDKK	2012 MDKK	2011 MDKK	2010 MDKK	2009 MDKK
<b>Hovedtal</b>					
<b>Resultatopgørelse</b>					
Nettoomsætning	535,5	464,7	501,1	491,5	507,1
Omkostninger ekskl. nedskrivninger	528,1	476,0	569,4	535,8	489,2
Nedskrivninger	0	49,3	65,0	0	0
Driftsresultat (EBIT)	7,4	-60,6	-133,3	-44,3	16,9
Resultat af finansielle poster	-42,4	-24,2	-8,5	-7,1	-6,7
Resultat af fortsættende aktiviteter	-35,1	-84,9	-141,9	-48,0	10,6
Resultat af ophørende aktiviteter	0	-3,6	23,0	-29,5	-12,4
Årets resultat	-35,1	-88,5	-118,9	-77,5	-1,8
<b>Balance pr. 31. december</b>					
Skibe	898,3	469,9	171,7	374,9	382,1
Øvrige langfristede aktiver	25,7	27,7	36,7	64,7	75,2
Kortfristede aktiver, fortsættende aktiviteter	41,0	51,5	97,2	223,6	221,8
Kortfristede aktiver, ophørende aktiviteter	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Aktiver i alt	965,0	549,1	305,7	663,2	679,1
Egenkapital	47,9	82,3	171,1	285,0	354,4
Langfristede forpligtelser	785,1	361,3	10,1	136,7	169,2
Kortfristede forpligtelser, fortsættende aktiviteter	129,2	102,4	115,1	241,5	155,5
Kortfristede forpligtelser, ophørende aktiviteter	2,8	3,1	9,4	0,0	0,0
Passiver i alt	965,0	549,1	305,7	663,2	679,1
<b>Pengestrømsopgørelse</b>					
Pengestrømme vedrørende drift	14,1	-20,0	-10,6	10,2	77,9
Pengestrømme vedrørende investeringer, netto	-23,0	-8,0	89,1	-53,2	29,6
Pengestrømme vedrørende finansiering	-11,1	-8,1	-11,3	-22,3	-22,0
Pengestrømme vedrørende ophørte aktiviteter	-0,3	-9,9	65,8	-18,8	-5,5
Ændring i likviditet	-20,3	-46,0	132,9	-84,2	79,9
Likvider	-15,3	5,0	51,0	-81,9	2,2
<b>Øvrige hovedtal</b>					
Overførte personbiler (stk.)	938.465	751.635	694.639	672.030	682.690
Gennemsnitligt antal fuldtidsansatte, inkl. ophørende aktiviteter	233	223	351	394	430
Gennemsnitligt antal aktier (t.stk.)	13.959	13.959	13.959	13.959	13.957
Gennemsnitligt antal aktier, udvandet (t.stk.)	14.128	14.128	14.128	14.128	14.126

**Ledelsesberetning**

	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Nøgletal</b>					
<b>Aktierelaterede nøgletal</b>					
Resultat pr. aktie (DKK)	-2,5	-6,3	-8,5	-5,6	-0,1
Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)	-2,5	-6,3	-8,5	-5,6	-0,1
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter (DKK)	-2,5	-6,1	-10,2	-3,4	0,8
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter udvandet (DKK)	-2,5	-6,1	-10,0	-3,4	0,8
Indre værdi pr. aktie (DKK)	3,4	5,8	12,1	20,1	25,0
Børskurs ultimo (DKK)	16,2	13,8	14,0	27,0	48,0
<b>Driftsrelaterede nøgletal</b>					
Egenkapitalforrentning (%)	-53,9	-69,8	-52,1	-26,0	-0,5
Overskudsgrad (EBIT-margin) (%)	1,4	-13,0	-26,6	-9,0	3,3
Soliditetsgrad (%)	5,0	15,0	56,0	43,0	52,2

**Definitioner og beregningsformler**

Hoved- og nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2010".

Overskudsgrad (%)

$$\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$$

Egenkapitalforrentning (%)

$$\frac{\text{Resultat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$$

Gennemsnitligt antal aktier (stk.)

Det vægtede gennemsnitlige antal aktier i om-løb i en given periode, eksklusiv selskabets egne aktier.

Soliditetsgrad (%)

$$\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Samlede aktiver ultimo}}$$

Beregning af resultat pr. aktie er specificeret i note 11.

## Udvikling i 2013 for Mols-Linien A/S

### Hurtigfærgeruterne Aarhus-Odden og Ebeltoft-Odden

	2013	2012	Ændring i %
Personbiler	938.465	751.635	+24,9%
Biler pr. afgang	146	119	+22,7%
Passagerer	2.463.081	2.038.408	+20,8%

- Mols-Linien overførte 938.465 personbiler i 2013, hvilket var 24,9% flere biler end i 2012. Antallet af personbiler pr. afgang steg med 22,7%.
- Antallet af personbiler på Storebæltsbroen faldt med 0,3% i 2013 i forhold til 2012. Det samlede antal personbiler via Storebælt og Mols-Linien steg med 1,5%, hvor Mols-Liniens markedsandel steg i 2013.
- Antallet af overførte passagerer steg med 20,8% i 2013 i forhold til samme periode sidste år som følge af flere personbiler om bord.
- Mols-Linien arbejder løbende på at maksimere den samlede omsætning pr. afgang. I 2013 blev omsætningen 84 TDKK pr. afgang mod 74 TDKK i 2012, svarende til en stigning på 13,5%.
- Mols-Linien har også i 2013 tilbudt billetpriser helt ned til 220 kr., hvilket har betydet mange nye rejsende.
- Cateringkonceptet gennemgår løbende ændringer med en række nye tilbud på mad- og drikkevarer, herunder åbnede en Baresso kaffebar på KatExpress 2 i maj 2013 efter at Baresso kaffebar blev etableret på KatExpress 1 i 2012 med betydelig succes.
- I 4. kvartal 2013 startede en ny fragtrute med selskabets hurtigfærger mellem Aarhus og Odden om aftenen.

### Årets resultat

- Samlet blev årets resultat et underskud på 35,1 MDKK sammenlignet med et underskud på 88,5 MDKK i 2012.

### Generelt

Mols-Liniens ledelse ønsker at takke medarbejderne i rederiet for en meget positiv og engageret indsats.



## Forventninger til 2014

Selskabet har følgende forudsætninger for 2014:

### Markedet

Mols-Linien forventer, at det totale marked for personbiler mellem Øst- og Vestdanmark i 2014 vil stige med ca. 1,0%.

På baggrund af den gennem 2013 stigende trafikmængde og forventningen til det totale marked for 2014 forventes der i 2014 overført ca. 1,0 million biler, hvilket er ca. 6% flere end i 2013.

Afvielser i antallet af overførte personbiler eller gennemsnitspriser på +/-5% påvirker resultatet med +/- 23 MDKK.

### Oliepriser

Rederiet har gennem CAP-kontrakter og faste kontrakter sikret prisen på al olie til driften i 2014.

### Forventning

Med udgangspunkt i disse forudsætninger forventer Mols-Linien et positivt resultat i 2014 i intervallet 0 MDKK til 10 MDKK efter skat.

## Regnskabsberetning

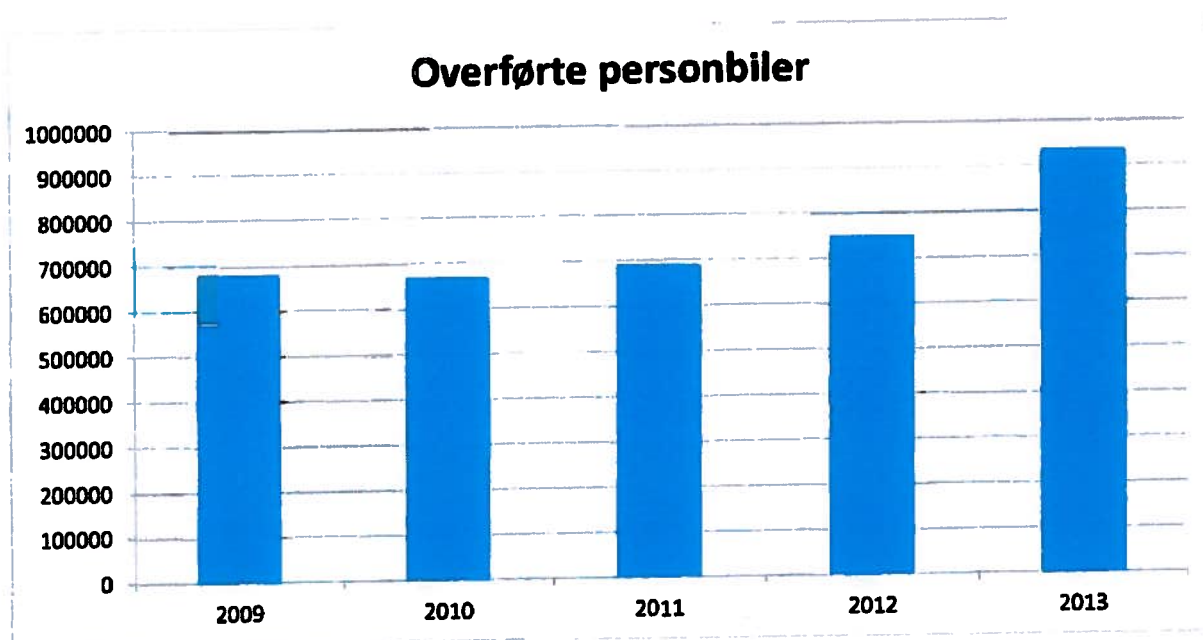
Årsregnskabet aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

## Resultatopgørelsen

### Omsætning

Selskabets omsætning er i 2013 opgjort til 535,5 MDKK mod en omsætning i 2012 på 464,7 MDKK, en stigning på 70,8 MDKK, hvilket svarer til en stigning på 15,2% i forhold til 2012.

Trafikomsætningen på hurtigfærgerne blev i 2013 på 462,7 MDKK, hvilket var 55,3 MDKK større end i 2012.



Omsætningen i Mols-Liniens cateringafdeling blev i 2013 på 72,8 MDKK mod 57,3 MDKK i 2012, hvilket er en stigning på 27,0%.

### Omkostninger

Selskabets samlede omkostninger inkl. af- og nedskrivninger udgjorde 528,1 MDKK i 2013 sammenlignet med 525,3 MDKK i 2012.

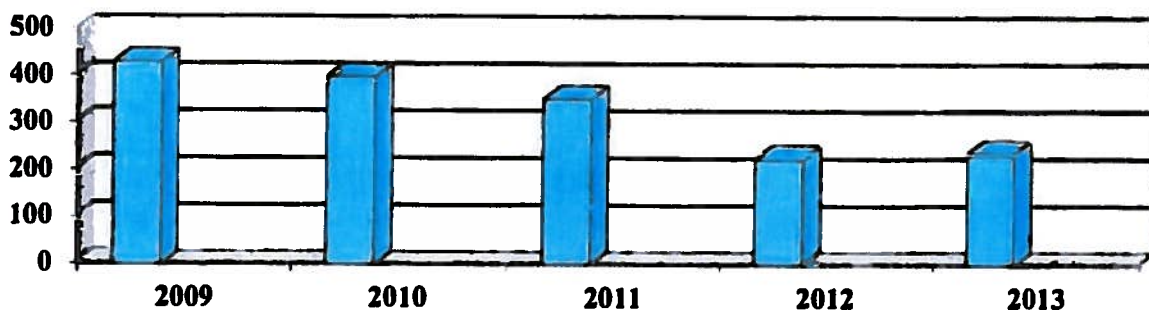
Selskabets nye tonnage samt markant øgede overførselstal har medført stigende omkostninger til brændstof på 10,0 MDKK samt terminal og havne, som i 2013 i alt udgjorde 44,5 MDKK. Rederiets salg- og administrationsomkostninger er i 2013 på samme niveau som i 2012.

### Medarbejdere

Personaleomkostningerne blev i 2013 på 126,7 MDKK mod 112,8 MDKK i 2012, som følge af større tonnage og flere sejlede afgangse.

Mols-Linien beskæftigede i 2013 i gennemsnit 233 medarbejdere mod 223 i 2012.

### Gennemsnitligt antal beskæftigede



Den faste stab af medarbejdere blev i årets løb suppleret med en række afløsere, primært i cateringafdeling og billettering/booking i forbindelse med de travle ferieperioder, ved højtiderne og lignende.

Alle afløsere gennemgår et fast tilrettelagt kursusforløb for at sikre, at de kan leve op til Mols-Liniens høje krav til sikkerhed og service om bord på rederiets færges.

### Afskrivninger

Afskrivningerne på anlægsaktiverne blev i 2013 på 51,3 MDKK mod 91,5 MDKK i 2012. Afskrivningerne i 2012 inkluderede en nedskrivning på 46,1 MDKK på selskabets Seajet-færges.

### Gevinst/tab ved salg af anlægsaktiver

Gevinst/tab ved salg af anlægsaktiver blev i 2013 på 9,8 MDKK mod 9,7 MDKK i 2012. Gevinst/tab ved salg af anlægsaktiver vedrører primært gevinst ved salg af rampeanlæg m.v.

### Finansielle poster

Nettofinansieringsudgifterne i 2013 på 42,4 MDKK er 18,2 MDKK større end i 2012 som følge af indregning af en finansiel leasingaftale vedrørende ny tonnage.

### Skat

Mols-Linien er omfattet af skattereglerne for tonnagebeskatning. Rederier, som er omfattet af ordningen for tonnagebeskatning, bliver beskattet efter rederiets samlede nettotonnage. For Mols-Liniens nuværende antal skibe medfører dette en årlig beskatning på 0,1 MDKK.

## Balancen

### Aktiver

De samlede aktiver udgjorde ved slutningen af 2013 965,0 MDKK mod 549,1 MDKK ved udgangen af 2012, som inkluderer ny tonnage i 2013.

De materielle aktiver steg til 923,9 MDKK i 2013. Årets tilgang på skibe var 493,8 MDKK. 444,8 MDKK vedrørende KatExpress 2 på en finansiel leasingkontrakt samt 19,9 MDKK vedrørende aktivering af periodiske eftersyn i forbindelse med dokophold for rederiets færger. Denne post bliver afskrevet frem til næste dokeftersyn eller turbineoverhaling.

De materielle anlægsaktiver blev reduceret med periodens af- og nedskrivninger på 51,3 MDKK.

De finansielle anlægsaktiver udgjorde 0,1 MDKK og omfattede kapitalandele i et datterselskab.

De kortfristede aktiver udgjorde i 2013 41,0 MDKK og bestod af varebeholdninger på 24,0 MDKK, tilgodehavender på 15,8 MDKK og likvide beholdninger på i alt 1,2 MDKK.

### Passiver

Selskabets egenkapital udgjorde ultimo 2013 47,9 MDKK, et fald på 34,3 MDKK i forhold til ultimo 2012. Egenkapitalen er reduceret med årets resultat på 35,1 MDKK. Desuden er dagsværdiregulering af finansielle instrumenter mv. på 0,7 MDKK reguleret på egenkapitalen. Se desuden afsnittet "Kapitalberedskab og kapitaltab" på side 2-3.

Selskabet har i 2013 indcharteret KatExpress 2 på en finansiel leasingkontrakt.

Leverandørgæld i 2013 var på 51,8 MDKK.

### Pengestrøm og likviditet

Mols-Liniens drift bidrog i 2013 positivt til pengestrømmen med 14,1 MDKK.

I 2013 har der været de investeringer, som er beskrevet i afsnittet om selskabets aktiver.

Samlet var der en negativ ændring i selskabets likviditet på 20,3 MDKK i 2013. I 2. halvår har rederiet haft et positivt cash-flow på 13,1 MDKK.

Ved slutningen af 2013 var rederiets likvide beholdninger negativ med netto 15,3 MDKK. Selskabet har pr. januar 2014 en trækingsret på selskabets driftskredit på 40 MDKK.

## **Regnskabsåret 2013**

Vedrørende regnskabsposter, hvor der er væsentlig usikkerhed ved indregning og måling, henvises til regnskabsnote 2 "Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn."

Der er ikke indtruffet begivenheder efter balancedagen, som påvirker det aflagte årsregnskab.

## Mols-Liniens flåde

### KatExpress 1

**Bygget:** 2009, Yard No. 066  
**Type:** Incat 112 m Wave Piercing Catamaran  
**Dødvægt:** 940 tons (highspeed) – 1.440 (lowspeed)  
**Kapacitet:** 417 biler og 1.200 passagerer  
**Længde:** 112,6 meter – **Bredde:** 30,5 meter  
**Hastighed:** 36 knob (67 km/t)  
**Overfartstid:** ca. 75 minutter på Odden-Aarhus  
**Hovedmaskiner:** MAN 28/33D (4 x 9.000 kW)  
**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

### KatExpress 2


**Bygget:** 2013, Yard No. 067  
**Type:** Incat 112 m Wave Piercing Catamaran  
**Dødvægt:** 940 tons (highspeed) – 1.440 (lowspeed)  
**Kapacitet:** 417 biler og 1.000 passagerer  
**Længde:** 112,6 meter – **Bredde:** 30,5 meter  
**Hastighed:** 36 knob (67 km/t)  
**Overfartstid:** ca. 75 minutter på Odden-Aarhus  
**Hovedmaskiner:** MAN 28/33D (4 x 9.000 kW)  
**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

KatExpress 1 og 2 har restaurant, separat VIP Lounge, bistro med kiosk og hvilestole samt Baresso Kaffebar. Til børn er der legerum med video.

Indretningen er i et internationalt design, med god plads til passagererne overalt.


**Max Mols****Bygget:** 1998, Yard No. 048**Type:** Incat 91 m Wave Piercing Catamaran**Dødvægt:** 509 ton**Kapacitet:** 220 biler/780 passagerer**Længde:** 91,3 meter – **Bredde:** 26 meter**Hastighed:** 45 knob (84 km/t)**Overfartstid:** ca. 70 minutter på Odden - Aarhus og ca. 50 minutter på Odden - Ebeltoft**Hovedmaskiner:** 4 x Ruston 20RK270

- 4 x 7.080 kW

**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

Max Mols har restaurant, separat VIP Lounge, café med kiosk, hvilestole og flere udvendige dæk. Til børnene er der legerum med video.

Indretningen af denne færge er i et internationalt design og med en opbygning i to etager er der god plads til passagererne overalt.



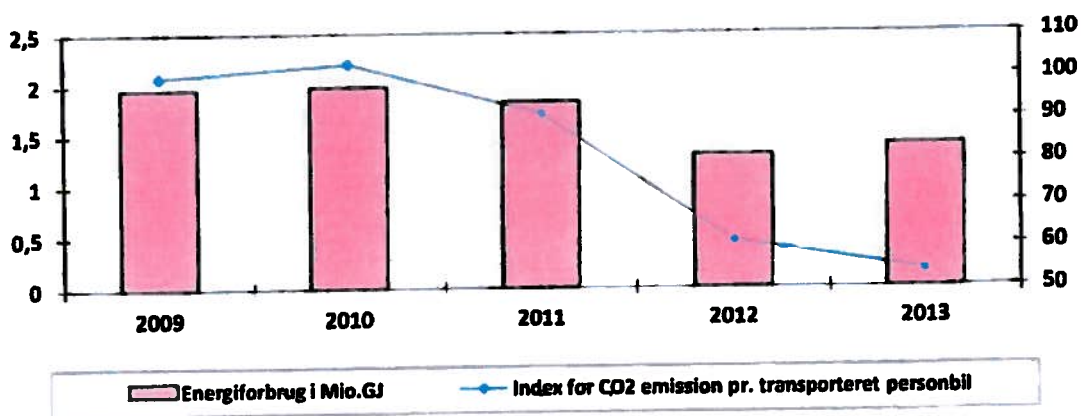
## Mols-Linien & miljøet

På miljøområdet bestræber Mols-Linien sig på at være en ansvarlig og professionelt drevet virksomhed.

### Mols-Liniens energiforbrug

I 2013 brugte Mols-Liniens hurtigfærger ca. 1,4 mio. GJ til brændstof, hvilket er ca. 7% højere end i 2012, men ca. 30% mindre end energiforbruget i 2009 og 2010.

Den gennemsnitlige emission af CO<sub>2</sub> pr. transporteret personbil faldt i 2013 med 11% i forhold til 2012. Emissionen af CO<sub>2</sub> pr. transporteret personbil er reduceret med ca. 50% i forhold til niveauet i 2009 og 2010.



### Trafikpolitik er også miljøpolitik

I disse år føres en intensiv debat om infrastrukturen i Danmark, ikke mindst forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark.

Placeringen af Mols-Liniens færgeruter på Kattegat udgør en naturlig genvej i Danmark, som sparer de rejsende mellem Storkøbenhavn og Øst-/Midt- eller Nordjylland for ca. 200 km bilkørsel hver vej.

De langsigtede prognoser for trafikudviklingen indikerer, at der vil være vækst i antallet af personbiler på de danske landeveje. Prognoseerne lægger op til, at trafiktætheden og antallet af biler vil vokse markant i de kommende år med endnu længere transporttider til følge.

I den forbindelse spiller Mols-Linien en afgørende rolle både til aflastning af trafikken, og på det miljømæssige område.

Derfor er det Mols-Liniens miljømæssige målsætning at bidrage til:

- Fortsat reduktion af CO<sub>2</sub>- emissionen pr. transporteret enhed
- Reduktion af alle øvrige emissioner
- Reduktion af alle former for affald



## **Samfundsansvar – Corporate Social Responsibility (CSR)**

Mols-Liniens aktiviteter er via færgedrift at fragte passagerer, personbiler og busser mellem Jylland og Sjælland, herunder at levere serviceydelser i forbindelse hermed før, under og efter overfarten. Mols-Linien bestræber sig i den forbindelse på at drive sin virksomhed på en forsvarlig måde og ønsker at leve op til lovgivningen inden for de områder der udøves virksomhed i.

Mols-Linien arbejder med konkrete målsætninger for en række væsentlige og relevante områder, men der er ikke vedtaget en samlet politik for samfundsansvar i selskabets strategi. For 2013 indeholder Mols-Liniens redegørelse for samfundsansvar derfor ikke særlige oplysninger om de standarder, selskabet følger, hvordan Mols-Linien omsætter politikker til handling, en vurdering af, hvad Mols-Linien har opnået samt forventninger til det fremtidige arbejde.

Helt generelt består Mols-Liniens aktiviteter af danske aktiviteter, hvor der allerede eksisterer love og retningslinjer for blandt andet menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder (herunder sikkerhed og arbejdsmiljø), miljø og anti-korruption, som Mols-Linien er underlagt og overholder.

Endvidere foretager Mols-Linien sine væsentligste indkøb hos leverandører i Norden, medlemslande i EU samt i Nordamerika. Mols-Linien har fået oplyst, at der for leverandører i disse lande ligeledes eksisterer love og principper for samfundsansvarsbegreberne.

Mols-Linien er endvidere underlagt og følger de restriktive retningslinjer og love, der gælder for søfarende på danske skibe, samt for service- og cateringområdet og rederiets kontorer og terminaler.

Arbejdet med ovennævnte områder, herunder politikkerne herfor, sker ved løbende opfølgning og kommunikation, således at der sker en forankring af disse hos såvel ledelse som medarbejdere, hvorved Mols-Linien opnår en fælles holdning til begreberne omkring samfundsansvar jf. ovenfor.

Det betyder, at ovenstående grundholdninger afspejler sig i indgåelse af kontrakter og aftaler, hvor det overordnede mål først og fremmest er at skabe de nødvendige rammer for et tillidsfuldt, ordentligt og udviklende samarbejde, hvor social ansvarlighed er en naturlig følge af Mols-Liniens overordnede holdninger.

## **Corporate Governance og redegørelse for virksomhedsledelse**

Mols-Linien A/S har udarbejdet en lovpligtig redegørelse for virksomhedsledelse, jf. årsregnskabslovens § 107b, for regnskabsåret 2013. Den lovpligtige redegørelse er opdelt i tre afsnit:

- En redegørelse for Mols-Linien A/S' arbejde med Anbefalingerne om god selskabsledelse (Corporate governance).
- En beskrivelse af hovedelementerne i Mols-Linien A/S' interne kontrol- og risikostyringssystem i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.
- En beskrivelse af sammensætningen af Mols-Linien A/S' ledelsesorganer, deres udvalg og disses funktion.

### **Corporate Governance**

Mols-Linien A/S' bestyrelse og direktion søger til stadighed at sikre, at selskabets ledelsesstruktur og kontrolsystemer er effektive, hensigtsmæssige og velfungerende. En række interne politikker og procedurer er vedtaget i relevante fora og vedligeholdes løbende med henblik på at sikre en hensigtsmæssig og passende styring af selskabet.

Komitéen for god selskabsledelse offentliggjorde 6. maj 2013 ajourførte anbefalinger for god selskabsledelse, baseret på "følg eller forklar"-princippet. Det er bestyrelsens opfattelse, at anbefalingerne for god selskabsledelse følges i et væsentligt omfang.

En nærmere gennemgang af anbefalingerne sammenholdt med Mols-Liniens politikker fremgår af selskabets hjemmeside, [http://www.mols-linien.dk/multimedia/Corporate Governance 2013.pdf](http://www.mols-linien.dk/multimedia/Corporate%20Governance%202013.pdf). Såvel anbefalingerne om god selskabsledelse som Mols-Linien A/S' politikker ajourføres løbende, og offentliggøres én gang årligt i forbindelse med offentliggørelsen af årsrapporten.

For at tiltrække og fastholde selskabets ledelsesmæssige kompetencer er direktionens og de ledende medarbejderes aflønning fastlagt under hensyntagen til arbejdsopgaver, værdiskabelse og vilkår i sammenlignelige virksomheder. Der har tidligere været fastlagt et incitamentsprogram for de ledende medarbejdere i rederiet som en del af de berørte ledesers samlede vederlag, men dette program er ikke videreført af den nuværende bestyrelse. Overordnede retningslinjer i henhold til selskabslovens §139 vedrørende incitamentsaflønning af direktionen forefindes på Selskabets hjemmeside, <http://www.mols-linien.dk/index.dsp?page=3636x>

Bestyrelsen modtager et fast honorar som vederlag for arbejdet i selskabet og medlemmerne har ikke noget incitamentsprogram.

Bestyrelsen har fastsat konkrete mål for at sikre mangfoldigheden i selskabets ledelsesniveauer samt gjort status over opfyldelsen heraf. Der henvises til hjemmesiden, [http://www.mols-linien.dk/multimedia/Mangfoldighed og kvinder i ledelse 2013.pdf](http://www.mols-linien.dk/multimedia/Mangfoldighed%20og%20kvinder%20i%20ledelse%202013.pdf), hvor måltal og politikker for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen i Mols-Linien A/S er offentliggjort.

### **Hovedelementerne i selskabets interne kontrol- og risikostyring i forbindelse med regnskabsaf-læggelsesprocessen**

Formålet med de interne kontrol- og risikostyringssystemer er dels at sikre, at Mols-Liniens regnskab aflægges i henhold til gældende regnskabslovgivning og danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber, dels for at sikre en retvisende og informativ rapportering uden væsentlige fejl og mangler.

De interne kontrol- og risikostyringssystemer har til formål at sikre, at væsentlige fejl og uregelmæssigheder i rapporteringen opdages og korrigeres, men giver ikke en absolut sikkerhed for, at alle fejl opdages og korrigeres. Systemerne kan opdeles i følgende områder:

- Kontrolmiljø

- Risikovurdering
- Kontrolaktiviteter
- Information og kommunikation
- Overvågning

### **Kontrolmiljø**

Bestyrelsen overvåger regnskabsaflæggelsen og de interne kontrol- og risikostyringssystemers effektivitet, samt drøfter væsentlige skøn og usikkerheder i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Direktionen har ansvaret for, at risikostyringssystemer og kontroller er effektive, og direktionen har implementeret kontroller til at imødegå risici vedrørende regnskabsaflæggelsen.

Bestyrelsen vurderer mindst en gang årligt selskabets organisationsstruktur og bemanning på væsentlige områder, herunder inden for områder i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen inklusive blandt andet IT og skat.

### **Risikovurdering**

Bestyrelse, herunder det nedsatte revisionsudvalg, og direktion foretager løbende en vurdering af risici, som påhviler Mols-Linien, inklusive risici ved regnskabsaflæggelsen. Som led heri vurderes risikoen for svig og uregelmæssigheder.

For alle væsentlige regnskabsområder er systemer, procedurer og kontrolaktiviteter til minimering af risikoen for væsentlige fejl og mangler i forbindelse med regnskabsaflæggelsen beskrevet og dokumenteret.

Bestyrelse og direktion tager, som led i risikovurderingen årligt stilling til risikoen for besvigelser og til de foranstaltninger, der skal tages med henblik på at reducere og/eller eliminere disse risici. Herunder vurderer bestyrelsen den daglige ledelses mulighed for at tilsidesætte kontroller og for at udøve passende indflydelse på regnskabsaflæggelsen.

### **Kontrolaktiviteter**

Kontrolaktiviteterne tager udgangspunkt i risikovurderingen. Målet med selskabets kontrolaktiviteter er at sikre, at de af ledelsen udstukne mål, politikker, manualer, procedurer mv. opfyldes for rettidigt at forebygge, opdage og rette eventuelle fejl, afvigelser eller mangler. Kontrolaktiviteterne er integreret i regnskabs- og rapporteringssystemer og omfatter blandt andet procedurer for godkendelse og attestation, systemmæssige kontroller, afstemninger og analytiske kontroller.

Direktionen følger op på, at der sker en korrektion af eventuelle svagheder i de interne kontroller, og at eventuelle fejl og mangler, som bliver konstateret og rapporteret, bliver afhjulpet.

### **Information og kommunikation**

Bestyrelse og direktion har en informations- og kommunikationsprocedure, der blandt andet overordnet fastlægger kravene til regnskabsaflæggelsen og til den eksterne finansielle rapportering i overensstemmelse med lovgivningen og forskrifterne herfor.

Informationssystemerne er indrettet med henblik på at der under hensyntagen til den for børsnoterede selskaber foreskrevne fortrolighed løbende på relevant niveau identificeres, opsamles og kommunikeres relevant information, rapporter mv., som gør det muligt for den enkelte effektivt og pålideligt at udføre opgaverne og at udføre kontroller. De informationer og transaktioner, som danner grundlaget for den regnskabsmæssige rapportering, opsamles og registreres således i et integreret regnskabs- og informationssystem efter ensartede principper og definitioner.

### **Overvågning**

Overvågningen sker ved løbende, periodiske vurderinger og kontroller på alle niveauer i selskabet, herunder ved anvendelse af selskabets økonomi- og informationssystem til at overvåge den regnskabsmæssige information. Systemet gør det muligt at afdække væsentlige fejl og mangler i regnskabsaflæggelsen herunder væsentlige svagheder i de interne kontroller og systemer.

Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere modtager løbende intern regnskabsrapportering, som de blandt andet sammenholder med deres egen viden og forventninger. Den løbende rapportering udvikles løbende.

### **Bestyrelsesmedlemmer og direktion**

#### **Frantz Palludan**

Født den 4. april 1953, køn: Mand

Bestyrelsesformand

Indtrådte i bestyrelsen den 20. april 2009

Medlem af revisionsudvalget

#### **Stilling**

Advokat og partner i Nielsen Nørager Advokatpartnerselskab

#### **Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

#### **Ledelseshverv**

Formand for bestyrelsen i:

Arista S.A. SICAV-SIF

ASX 14743 A/S

Biludan Gruppen A/S

Berlin High End A/S

Britannia Invest A/S

HD Ejendomme A/S

John Mast A/S

Melitta Nordic A/S

Svenningsens Maskinforretning A/S

Vinni Bergkvist A/S

LUPA ApS

Foreningen European Retail

Samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.

#### **Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 21.000 stk. (2012: 2.000 stk.)

**Kaare Vagner Jensen**

Født den 1. marts 1946, køn: Mand

Næstformand

Indtrådt i bestyrelsen den 24. april 2008

**Ledelsehverv***Formand for bestyrelsen i:*

Strandøre Invest A/S

ERRIA A/S

Skako A/S

Skako Vibration A/S

Skako Concrete A/S

Nordatlantisk Venture A/S

Copenhagen Engineering A/S

LS Stålmontage ApS

**Stilling**

Direktør / maskinmester

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Medlem af bestyrelsen i:**

Riegens Investment A/S

Riegens A/S

Management Equity Vietnam ApS

Erria Container Service J/S

Medlem af Investeringskomiteen for LD Invest  
Vietnam K/S**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 3.882 stk. (2012: 1.950 stk.)

**Bo Jagd**

Født den 11. marts 1943, køn: Mand

Næstformand

Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009

Formand for revisionsudvalget

**Stilling**

Direktør i Bojacon ApS

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Ledelsehverv***Formand for bestyrelsen i:*

Offshore Wind Capital ApS

**Medlem af bestyrelsen i:**Mermaid Asset Management Fondsmæglerselskab  
A/S

Wide Invest ApS

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2012: 0 stk.)

**Lars Christensen**

Født den 10. juli 1966, køn: Mand  
Bestyrelsesmedlem  
Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009

**Ledelseshverv**

*Formand for bestyrelsen i:*

Lindcom A/S  
Chris Shipping ApS

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2012: 0 stk.)

**Jens Peter Toft**

Født den 30. september 1954, køn: Mand  
Bestyrelsesmedlem  
Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009  
Medlem af revisionsudvalget

**Ledelseshverv**

*Formand for bestyrelsen i:*

Mipsalus Holding ApS samt et datterselskab

*Medlem af bestyrelsen i:*

Bitten og Mads Clausens Fond  
Biludan Gruppen A/S samt fire datterselskaber  
Investeringsforeningen Danske Invest  
Investeringsforeningen Danske Invest Select  
Specialforeningen Danske Invest

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 3.000 stk. (2012: 0 stk.)

**Nis Svenstrup Pedersen**

Født den 3. juli 1969, køn: Mand  
Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant  
Indtrådt i bestyrelsen den 18. august 2011

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 180 stk. (2012: 180 stk.)

**Stilling**

Senior Vice President Torm A/S

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

Christe Shipping ApS

**Stilling**

Adm. direktør i Selskabet af 11. december 2008 ApS samt et datterselskab

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

*Medlem af bestyrelsen i:*

Fåmandsforeningen Danske Invest Institutional  
Placeringsforeningen Profil Invest  
Den professionelle Forening Danske Invest Institutional  
Enid Ingemanns Fond  
A/S Damskibsselskabet DFK  
Solar A/S  
PNO Holding A/S samt fem datterselskaber  
Selskabet Af 11. december 2008 ApS

**Stilling**

Overstyrmand i Mols-Linien A/S

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i Mols-Linien A/S.

**Flemming Ejlersen**

Født den 6. april 1957, køn: Mand  
Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant  
Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2010

**Stilling**

Chefkaptajn i Mols-Linien A/S  
Direktør for Flemming Ejlersen ApS og Flemming  
Ejlersen Holding ApS

**Ledelsehverv**

Medlem af bestyrelsen i:  
Danish Airlease ApS

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i  
Mols-Linien A/S

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 18.430 stk. (2012: 930 stk.)

**Direktion:****Søren Jespersen**

Født den 28. september 1957, køn: Mand

**Stilling**

Adm. direktør i Mols-Linien A/S  
Adm. direktør i Rørbye Consulting ApS

**Ledelsehverv**

Formand for bestyrelsen i:  
Pro Design Investment A/S  
Pro Design International A/S

**Medlem af bestyrelsen i:**

Vingo Invest ApS  
Atlantic Airways  
Copenhagen Cruise Network

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 23.620 stk. (2012: 0 stk.)

**Revisionsudvalg**

Mols-Linien A/S' revisionsudvalg har til formål at forberede beslutninger og indstillinger til behandling og godkendelse i den samlede bestyrelse. Revisionsudvalget har ikke selvstændig beslutningskompetence; men det refererer og indstiller til den samlede bestyrelse.

- Udvalget består af tre medlemmer
- Medlemmerne vælges for et år ad gangen af og blandt bestyrelsesmedlemmerne
- Formanden for udvalget udpeges af bestyrelsen for et år ad gangen
- Udvalget holder mindst 2 møder om året
- Andre ledelsesmedlemmer kan deltage i udvalgets møder efter anmodning fra udvalget

Revisionsudvalget består af Bo Jagd (formand), Frantz Palludan og Jens Peter Toft

## Aktionær- og børsforhold

### Aktiekapital

Mols-Linien A/S aktier er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S under fondskode DK0060135465. Mols-Linien aktien har én aktieklassse, som er frit omsættelig og består af 14.166.670 aktier á kr. 20, svarende til en aktiekapital på kr. 283.333.400. Hver aktie har én stemme.

### Navnenotering af Mols-Linien aktier

I henhold til Mols Liniens vedtægter skal Mols-Liniens aktier være navnenoterede. Som aktionær kan man således kun udøve sine rettigheder, hvis man er navnenoteret. Navnenoteringen kan ske ved henvendelse til den bank, hvor aktionæren har aktierne liggende i depot.

For at kunne udøve sin stemmeret på generalforsamlingen skal man som aktionær være navnenoteret i Mols-Liniens ejerbog inden den registreringsdag, der fastsættes i forbindelse med afholdelse af en generalforsamling.

### Ejerforhold

Ved årets udgang havde Mols-Linien 2.185 navnenoterede aktionærer, som tilsammen repræsenterede 13.568.453 aktier, svarende til ca. 96% af Mols-Liniens aktiekapital. Af disse navnenoterede aktionærer repræsenterede danske aktionærer ca. 99%.

### Storaktionærer

Ud af ovennævnte navnenoterede aktionærer ejer følgende aktionærer mere end 5% af selskabets aktiekapital eller stemmerettighederne på tidspunktet for aflæggelsen af regnskabet:

Clipper Ferry Invest A/S	29,95%
FS Finans III A/S (Amagerbanken af 2011 A/S)	26,35%
Rudersdal A/S u/konkurs	10,73%
FS Bank (Figaro Aktieinvest ApS)	9,53%



### **Ledelsesstruktur**

Generalforsamlingen er selskabets overste myndighed. Beslutninger træffes med simpel stemmeflerhed, medmindre andet følger af lovgivningen eller vedtægterne. Ændring af vedtægter eller opløsning af selskabet kræver, at halvdelen af aktionærerne er modt frem, og at 2/3 af de fremmodte stemmer for.

Selskabet ledes af en bestyrelse bestående af mindst 4 og højst 6 medlemmer, der vælges af generalforsamlingen for 1 år ad gangen og tre bestyrelsesmedlemmer, der vælges af medarbejderne for 4 år ad gangen. Bestyrelsen ansætter direktionen og forestår sammen med denne ledelsen af selskabet. Bestyrelsen skal sørge for en forsvarlig organisation af selskabets virksomhed, idet det indbyrdes forhold mellem bestyrelse og direktion fastlægges ved reglerne i selskabsloven og bestyrelsens forretningsorden.

Ud over hvad der fremgår af regnskabs note 6 har Mols-Linien ikke med aftalepartnere, ledelse og øvrige medarbejdere indgået væsentlige aftaler, som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med selskabet ændres som følge af et gennemført overtagelsestilbud.

### **Bestyrelsens bemyndigelser**

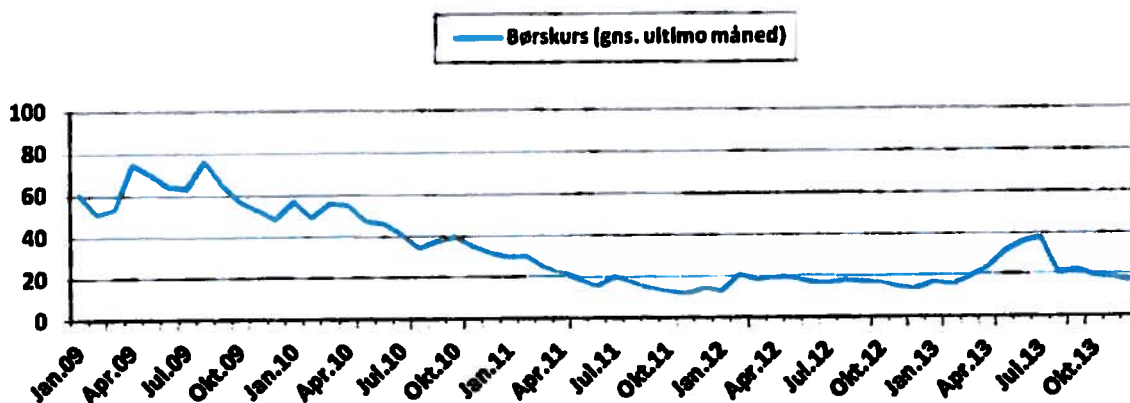
Bestyrelsen er i perioden indtil den 20. april 2015 bemyndiget til af én eller flere omgange at udvide selskabets aktiekapital med indtil nominelt kr. 2.000.000 ved udstedelse af indtil 100.000 aktier á kr. 20 til medarbejdere i selskabet mod kontant tegning til markedskurs eller til en kurs, der er lavere end markedskursen, eller ved udstedelse af fondsaktier. For nye aktier skal ikke gælde særlige rettigheder, omsættelighedsbegrænsninger eller bestemmelser om indløsning, og de skal udstedes til ihændehaber, men kan noteres på navn i selskabets ejerbog. Nye aktier skal give ret til udbytte og andre rettigheder i selskabet fra det tidspunkt, bestyrelsen bestemmer i sin forhøjelsesbeslutning.

### **Selskabets besiddelse af egne aktier**

Pr. 31. december 2013 havde Mols-Linien A/S en beholdning af egne aktier på 207.450 aktier, svarende til ca. 1,5% af aktiekapitalen. Formålet med erhvervelser af disse aktier har primært været afdækning af Mols-Linies aktiencitamentsprogram for medarbejdere og direktion. Oplysninger om besiddelsen af egne aktier fremgår endvidere af årsregnskabs note 19.

### **Kursudvikling**

Aktiekursen sluttede den 31. december 2013 på kurs 16,20, hvilket betød, at markedsværdien af selskabets aktier pr. 31. december 2013 udgjorde 229,5 MDKK, hvor værdien 31. december 2012 var 195,5 MDKK.



### Udbyttepolitik

Som følge af Mols-Liniens regnskabsmæssige resultat i 2013 indstiller bestyrelsen til generalforsamlingen, at selskabet ikke udbetaler udbytte for året.

### Arbejdet med Investor Relations

Det er Mols-Liniens målsætning for arbejdet med Investor Relations at sikre:

- Et højt informationsniveau om alle relevante forhold i selskabet.
- En vedvarende aktiv og åben dialog med investorer og analytikere.
- Formidling af information til aktiemarkedet om selskabets økonomiske og driftsmæssige forhold og strategier.

For uddybende oplysninger henvises til selskabets hjemmeside under afsnittet investor (<https://www.vponline.dk/ip/ctrl/portal/Frontpage.do?command=-&asident=28400>), hvor oplysninger af særlig relevans for selskabets aktionærer er samlet.

## Selskabsmeddelelser i 2013

		Selskabs- meddelelse
05.11.13	Mols-Linien A/S – Finanskalender 2014	231
05.11.13	Periodemeddelelse for 1. – 3. kvartal 2013	230
09.10.13	Ændring af finanskalender 2013	229
29.08.13	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	228
22.08.13	Korrektion af Delårsrapport for perioden 1. januar – 30. juni 2013	227
22.08.13	Delårsrapport for perioden 1. januar – 30. juni 2013	226
24.04.13	Referat fra ordinær generalforsamling 18. april 2013	225
18.04.13	Ordinær generalforsamling i Mols-Linien A/S den 18. april 2013	224
18.04.13	Periodemeddelelse for 1. kvartal 2013	223
25.03.13	Indkaldelse til ordinær generalforsamling 18. april 2013	222
15.03.13	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	221
15.03.13	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	220
11.03.13	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	219
11.03.13	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	218
11.03.13	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	217
08.03.13	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	216
07.03.13	Offentliggørelse af årsrapport 2012	215

## Mols-Linien A/S – Finanskalender 2014

06.03.14	Årsregnskabsmeddelelse 2013
06.03.14	Fremsendelse af årsrapport 2013 til NASDAQ OMX Copenhagen
23.04.14	Generalforsamling
23.04.14	Orientering om forløbet af 1. kvartal 2014
23.04.14	Orientering om forløbet af selskabets generalforsamling
21.08.14	Offentliggørelse af delårsrapport for 1. halvår 2014
10.11.14	Orientering om forløbet af 1.-3. kvartal 2014
10.11.14	Finanskalender 2015

**Generalforsamling**

Mols-Linien A/S holder ordinær generalforsamling den 23. april 2014 kl. 14:00 hos PwC Jens Chr. Skous Vej 1, 8000 Aarhus C.

## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2013 for Mols-Linien A/S.

Årsregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsesberetningen udarbejdes efter danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig og de udøvede regnskabsmæssige skøn for forsvarlige.

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2013 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2013.

Vi henviser til årsregnskabets note 2, afsnittet "Kapitalberedskab og grundlag for fortsat drift", hvor der redegøres for grundlaget for aflæggelse af årsregnskabet under forudsætning om fortsat drift. Vi bedømmer, at kapitalberedskabet er tilstrækkeligt i henhold til selskabets budget for 2014 og aflægger i overensstemmelse hermed årsregnskabet under forudsætningen om fortsat drift. Det fremgår i note 2, at bl.a. en forøgelse i antallet af overførte biler i 2014 er en afgørende forudsætning for likviditets- og resultatforventningerne for 2014.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat, pengestrømme og finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Aarhus, den 6. marts 2014

**Direktion**

  
Søren Jespersen  
Adm. direktør

**Bestyrelse**

  
Frantz Palludan  
Formand

  
Bør Jagd  
Næstformand

  
Jens Peter Tof

  
Nis Svenstrup Pedersen

  
Kaare Vagner  
Næstformand

  
Lars Christensen

  
Flemming Ejlersen

## Den uafhængige revisors erklæringer

### Til kapitalejerne i Mols-Linien A/S

#### Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Mols-Linien A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2013. Årsregnskabet omfatter resultatopgørelse, totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis for selskabet. Årsregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

#### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for at udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

#### Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende og om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt en vurdering af den samlede præsentation af årsregnskabet.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

#### Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2013 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for

regnskabsåret 1. januar - 31. december 2013 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

### **Supplerende oplysninger om forhold i regnskabet**

Uden at tage forbehold gør vi opmærksom på oplysningerne i årsregnskabet note 2 "Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn". hvor ledelsen redegør for selskabets kapitalberedskab og grundlaget for aflæggelsen af årsregnskabet under forudsætningen om fortsat drift. Vi er enige i omtalen af usikkerhederne.

### **Udtalelse om ledelsesberetningen**

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Aarhus, den 6. marts 2014

**PricewaterhouseCoopers**  
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

  
Claus Lindholm Jacobsen  
Statsautoriseret revisor

  
Michael Nielsson  
Statsautoriseret revisor



## Resultatopgørelse for 2013

	Note	2013 TDKK	2012 TDKK
<b>Omsætning</b>		<b>535.524</b>	<b>464.747</b>
<b>Omkostninger:</b>			
Skibenes eksterne driftsomkostninger	4	260.622	247.481
Andre eksterne omkostninger	5	99.292	83.214
Personaleomkostninger	6	126.688	112.813
Af- og nedskrivninger	7	51.286	91.549
Gevinst/tab ved salg af anlægsaktiver	12	-9.775	-9.727
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>528.113</b>	<b>525.330</b>
<b>Driftsresultat (EBIT)</b>		<b>7.411</b>	<b>-60.583</b>
Finansielle indtægter	8	4.450	117
Finansielle udgifter	8	-46.882	-24.362
<b>Resultat af fortsættende aktiviteter før skat</b>		<b>-35.021</b>	<b>-84.828</b>
Skat af årets resultat af fortsættende aktiviteter	9	-94	-42
<b>Årets resultat af fortsættende aktiviteter</b>		<b>-35.115</b>	<b>-84.870</b>
Årets resultat af ophørte aktiviteter	10	0	-3.613
<b>Årets resultat</b>		<b>-35.115</b>	<b>-88.483</b>
Fordeles således:			
<b>Aktionærerne i Mols-Linien A/S</b>		<b>-35.115</b>	<b>-88.483</b>
Resultat pr. aktie (EPS)	11	-2,5	-6,3
Resultat pr. aktie, udvandet	11	-2,5	-6,3
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter	11	-2,5	-6,1
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter, udvandet	11	-2,5	-6,1

**Totalindkomstopgørelse for 2013**

	Note	2013 TDKK	2012 TDKK
<b>Årets resultat</b>		<u>-35.115</u>	<u>-88.483</u>
<i>Poster, der kan blive reklassificeret til resultatopgørelsen:</i>			
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter indgået til sikring af fremtidige pengestrømme		736	-263
Skatteeffekt heraf		<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Anden totalindkomst efter skat</b>		<u>736</u>	<u>-263</u>
<b>Totalindkomst i alt</b>		<u>-34.379</u>	<u>-88.746</u>
Fordeles således:			
<b>Aktionærerne i Mols-Linien A/S</b>		<u>-34.379</u>	<u>-88.746</u>

**Balance pr. 31. december 2013****AKTIVER**

	<u>Note</u>	<u>2013 TDKK</u>	<u>2012 TDKK</u>
<b>Langfristede aktiver</b>			
Skibe		898.287	469.860
Terminaler og havneanlæg		18.112	18.493
Driftsmidler og inventar		7.457	9.047
<b>Materielle aktiver</b>	12	<u>923.856</u>	<u>497.400</u>
Kapitalandele i dattervirksomheder	13	130	130
Tilgodehavender hos dattervirksomheder		0	107
<b>Finansielle aktiver</b>		<u>130</u>	<u>237</u>
<b>Langfristede aktiver i alt</b>		<u>923.986</u>	<u>497.637</u>
<b>Kortfristede aktiver</b>			
Varebeholdninger	14	24.015	25.815
Tilgodehavender fra salg	15	10.300	13.721
Andre tilgodehavender mv.	16	5.548	6.972
Likvide beholdninger	17	1.179	4.984
<b>Kortfristede aktiver i alt</b>		<u>41.042</u>	<u>51.492</u>
<b>AKTIVER I ALT</b>		<u>965.028</u>	<u>549.129</u>

**Balance pr. 31. december 2013****PASSIVER**

	<u>Note</u>	<u>2013 TDKK</u>	<u>2012 TDKK</u>
<b>Egenkapital</b>			
Aktiekapital	18,19	283.333	283.333
Andre reserver	20	842	106
Overført resultat		-236.230	-201.115
<b>Egenkapital i alt</b>		<u>47.945</u>	<u>82.324</u>
<b>Forpligtelser</b>			
<b>Langfristede forpligtelser</b>			
Finansielle leasingforpligtelser	21	782.970	358.873
Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum	22	2.152	2.415
<b>Langfristede forpligtelser i alt</b>		<u>785.122</u>	<u>361.288</u>
<b>Kortfristede forpligtelser</b>			
Finansielle leasingforpligtelser	21	14.620	4.978
Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum	22	218	8
Kreditinstitutter		16.521	0
Selskabsskat		144	125
Periodisering af flerturskort m.v.		8.253	16.508
Leverandørgæld		51.833	36.438
Anden gæld		37.572	44.365
		<u>129.161</u>	<u>102.422</u>
Forpligtelser vedrørende ophørte aktiviteter	10	2.800	3.095
<b>Kortfristede forpligtelser i alt</b>		<u>131.961</u>	<u>105.517</u>
<b>Forpligtelser i alt</b>		<u>917.083</u>	<u>466.805</u>
<b>PASSIVER I ALT</b>		<u>965.028</u>	<u>549.129</u>
Operationelle leje- og leasingforpligtelser	23		
Pantsætninger	24		
Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver	25		

Der henvises i øvrigt til noteoversigt side 37.

**Egenkapitalopgørelse for 2013**

	<u>Aktie- kapital TDKK</u>	<u>Andre Reserver (note 20) TDKK</u>	<u>Overført resultat TDKK</u>	<u>Egen- kapital i akt TDKK</u>
<b>Egenkapital 01.01.12</b>	<b>283.333</b>	<b>369</b>	<b>-112.632</b>	<b>171.070</b>
Totalindkomst for regnskabsåret 2012	<u>0</u>	<u>-263</u>	<u>-88.483</u>	<u>-88.746</u>
<b>Egenkapital pr. 31.12.12</b>	<b>283.333</b>	<b>106</b>	<b>-201.115</b>	<b>82.324</b>
Totalindkomst for regnskabsåret 2013	<u>0</u>	<u>736</u>	<u>-35.115</u>	<u>-34.379</u>
<b>Egenkapital pr. 31.12.13</b>	<b>283.333</b>	<b>842</b>	<b>-236.230</b>	<b>47.945</b>

**Egenkapital til disposition for udbytte**

	<u>2013 TDKK</u>	<u>2012 TDKK</u>
Andre reserver	<u>842</u>	<u>106</u>
Overført resultat	<u>-236.230</u>	<u>-201.115</u>
<b>Til disposition</b>	<b><u>-235.388</u></b>	<b><u>-201.009</u></b>

## Pengestrømsopgørelse for 2013

	Note	2013 TDKK	2012 TDKK
Driftsresultat (EBIT)		7.411	-60.583
Af- og nedskrivninger (inkl. tab/gevinst)		41.511	85.022
Ændring i driftskapital	26	7.673	-20.289
<b>Pengestrømme vedrørende primær drift</b>		<b>56.595</b>	<b>4.150</b>
Rentebetalinger mv.. omkostningsførte		-42.432	-24.245
Betalt selskabsskat		-75	83
<b>Pengestrømme vedrørende drift</b>		<b>14.088</b>	<b>-20.012</b>
Investering vedrørende periodisk eftersyn på skibe		-19.854	-5.320
Investering i skibe, ekskl. finansielt leasede skibe jf. note 12		-29.112	-16.357
Investering i terminaler og havneanlæg		-4.901	-23.127
Investering i driftsmidler og inventar		-1.564	-3.932
Salg af materielle aktiver		32.306	35.263
Afdrag på lån til datterselskaber (langfristede tilgodehavender)		107	5.461
<b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>		<b>-23.018</b>	<b>-8.012</b>
Afdrag på langfristet gæld		-11.101	-8.105
<b>Pengestrømme vedrørende finansiering</b>		<b>-11.101</b>	<b>-8.105</b>
<b>Pengestrømme fra ophørende aktiviteter</b>	10	<b>-295</b>	<b>-9.888</b>
<b>Årets pengestrøm</b>		<b>-20.326</b>	<b>-46.017</b>
Likvider 01.01		4.984	51.001
Årets ændring likvider		-20.326	-46.017
<b>Likvider 31.12</b>		<b>-15.342</b>	<b>4.984</b>
<b>Likvider 31.12:</b>			
Likvide beholdninger	17	1.179	4.984
Kreditinstitutter		-16.521	0
<b>Likvider 31.12</b>		<b>-15.342</b>	<b>4.984</b>

## Noter

### Noteoversigt

1. Anvendt regnskabspraksis
2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn
3. Segmentoplysninger
4. Skibenes eksterne driftsomkostninger
5. Andre eksterne omkostninger
6. Personaleomkostninger
7. Af- og nedskrivninger
8. Finansielle poster, netto
9. Skat af årets resultat
10. Ophørte aktiviteter samt aktiver og forpligtelser vedrørende ophørte aktiviteter
11. Resultat pr. aktie
12. Materielle aktiver
13. Kapitalandele i dattervirksomhed
14. Varebeholdninger
15. Tilgodehavender fra salg
16. Andre tilgodehavender mv.
17. Likvide beholdninger
18. Aktiekapital
19. Egne aktier
20. Andre reserver
21. Finansielle leasingforpligtelser
22. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum
23. Operationelle leje- og leasingforpligtelser
24. Pantsætninger
25. Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver
26. Ændring i driftskapital
27. Valuta-, olie-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter
28. Aktionærforhold
29. Nærtstående parter
30. Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse
31. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor
32. Begivenheder efter balancedagen

## **1. Anvendt regnskabspraksis**

Mols-Linien er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark, som er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S.

Regnskabet for 2013 for Mols-Linien A/S aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Årsrapporten opfylder tillige International Financial Reporting Standards (IFRS) udstedt af International Accounting Standards Board (IASB).

Mols-Linien aflægges ikke koncernregnskab, idet selskabets dattervirksomhed er helt uvæsentlig. Dattervirksomheden udlejer alene havneanlæg på finansielle leasingvilkår til moderselskabet og har ikke til formål at udøve koncernekstern udlejning eller drive anden erhvervmæssig aktivitet. Som følge af den regnskabsmæssige indregning som finansiell leasing i moderselskabets årsregnskab, og da dattervirksomhedens resultat er helt ubetydelig, afviger moderselskabets resultat og balance alene ganske uvæsentligt fra den samlede koncerns resultat og balance.

Regnskabstallene er udarbejdet i overensstemmelse med det historiske kostprisprincip, undtagen hvor IFRS udtrykkeligt kræver anvendelse af dagsværdi eller anden værdi.

Årsrapporten aflægges i danske kroner (DKK) afrundet til nærmeste 1.000 kr. Danske kroner er den funktionelle valuta for selskabet.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

### **Implementering af nye og ændrede standarder samt fortolkningsbidrag**

Mols-Linien har implementeret de af IASB og EU godkendte regnskabsstandarder samt ændringer hertil og de fortolkningsbidrag, der er i krafttradt i regnskabsåret 2013. Dette omfatter følgende:

- Ændringer til IAS 1, IAS 12, IAS 19, IAS 27, IAS 28 og IFRS 1, IFRS 7, årlige forbedringer 2009-2011, IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12, IFRS 13 og IFRIC 20.

Ingen af de nye standarder og fortolkningsbidrag har påvirket indregning og måling i 2013 og dermed heller ikke resultat, udvandet resultat pr. aktie eller egenkapital.

### **Nyeste vedtagne ikke ikrafttrådte regnskabsstandarder (IAS/IFRS) og fortolkningsbidrag (IFRIC)**

Følgende nye og ændrede standarder træder i kraft for kommende regnskabsår:

- Ændring til IFRS 9, IAS 32, IAS 36, IAS 39 og IFRS 10, IFRS 12, årlige forbedringer 2010-2012 og årlige forbedringer 2011-2013



## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Mols-Linien A/S vurderer, at ændringerne ikke vil få væsentlig betydning for selskabet. Reglerne vil blive implementeret i takt med, at de træder i kraft.

### **Omregning af fremmed valuta**

Transaktioner i anden valuta end virksomhedens funktionelle valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagen, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Materielle aktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta, måles med udgangspunkt i historiske kostpriser, det vil sige omregnes til transaktionsdagens kurs.

### **Afledte finansielle instrumenter**

Afledte finansielle instrumenter indregnes fra handelsdagen og måles i balancen til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indgår på særskilte linjer i balancen, og modregning af positive og negative værdier foretages alene, når virksomheden har ret til og intension om at afregne flere finansielle instrumenter netto. Dagsværdier for afledte finansielle instrumenter opgøres på grundlag af aktuelle markedsdato og anerkendte værdiansættelsesmetoder.

#### *Dagsværdisikring*

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder kriterierne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse for så vidt angår den del, der er sikret. Sikring af fremtidige betalingsstrømme i henhold til en indgået fast aftale, bortset fra valutakurssikring, behandles som dagsværdisikring.

Den del af værdireguleringen af et afledt finansielt instrument, som ikke indgår i et sikringsforhold, præsenteres under finansielle poster.

#### *Pengestrømssikring*

Ændringer i den del af dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og som effektivt sikrer ændringer i fremtidige pengestrømme, indregnes i anden totalindkomst i en særskilt reserve for sikringstransaktioner under egenkapitalen, indtil de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen. På dette tidspunkt reklassificeres gevinst eller tab vedrørende sådanne sikringstransaktioner fra anden totalindkomst og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Hvis sikringsinstrumentet ikke længere opfylder kriterierne for regnskabsmæssig sikring, ophører sikringsforholdet fremadrettet. Den akkumulerede værdiændring indregnet i anden totalindkomst reklassificeres til resultatopgørelsen, når de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen.

Forventes de sikrede pengestrømme ikke længere at blive realiseret, reklassificeres den akkumulerede værdiændring til resultatopgørelsen straks.

Den del af værdireguleringen af et afledt finansielt instrument, som ikke indgår i et sikringsforhold, præsenteres under finansielle poster.

### *Andre afledte finansielle instrumenter*

Afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, anses for handelsbeholdninger og måles til dagsværdi med indregning af dagsværdireguleringer løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

### **Aktiebaserede incitamentsprogrammer**

Aktiebaserede incitamentsprogrammer, hvor medarbejderne alene kan vælge at købe aktier i moderselskabet (egenkapitalordninger), måles til egenkapitalinstrumenternes dagsværdi på tildelingstidspunktet og indregnes i resultatopgørelsen under personaleomkostninger over den periode, hvor medarbejderne opnår endelig ret til aktieoptionerne. Modposten hertil indregnes direkte på egenkapitalen.

Ved første indregning af aktieoptionerne foretages et skøn over det antal aktieoptioner, der faktisk forventes tildelt medarbejderne ved udløb af optjningsperioden. Dette skøn korrigeres løbende hen over optjningsperioden, således at der ved udløb af denne vil være resultatført en værdi af aktieoptionerne svarende til det faktiske antal udstedte aktieoptioner.

Dagsværdien af aktieoptionerne opgøres ved anvendelse af Black & Scholes formel for værdiansættelse af europæiske call optioner.

For medarbejderaktieordninger, hvor medarbejderne gives mulighed for at tegne aktier i moderselskabet til en kurs, som er lavere end markedskursen, indregnes favørclementet som en omkostning under personaleomkostninger. Modposten hertil indregnes direkte på egenkapitalen. Favørclementet opgøres på tegningstidspunktet som forskellen mellem dagsværdien og tegningskursen for de tegnede aktier.

### **Leasing**

Leasingkontrakter, hvor selskabet har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiel leasing), indregnes i balancen til det laveste af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af leasingydelse, beregnet ved anvendelse af leasingaftalens interne rentefod, eller en tilnærmet værdi heraf, som diskonteringsfaktor. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme praksis som fastlagt for selskabets øvrige anlægsaktiver.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Den kapitaliserede restleasingforpligtelse indregnes i balancen som en gældsforpligtelse, og leasingydelsens rentedel omkostningsføres løbende i resultatopgørelsen.

Alle øvrige leasingkontrakter betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

### Skat

Mols-Linien A/S er tilmeldt den danske tonnageskatteordning med bindende virkning for en 10-årig periode fra og med 2002. Selskabet er med bindende virkning for en ny 10-årig periode tilmeldt fra og med 2012. I tonnageskatteordningen er beregningen af den skattepligtige indkomst ikke baseret på indtægter og udgifter, som ved normal selskabsbeskatning. I stedet beregnes den skattepligtige indkomst på grundlag af den anvendte tonnage i perioden med tillæg/fradrag af skattepligtige avancer/tab ved afhændelse af ikke-tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser opgjort i overensstemmelse med de almindelige danske skatteregler.

Mols-Linien A/S sambeskattes med sine danske dattervirksomheder. Den aktuelle selskabsskat fordeles mellem de sambeskattede danske virksomheder i forhold til disses skattepligtige indkomster. Moderselskabet fungerer som administrationsselskab i sambeskatningen.

I resultatopgørelsen indregnes årets skat, som består af den aktuelle skat, der kan henføres til årets resultat samt ændring af udskudt skat vedrørende ikke-tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser og reguleringer vedrørende tidligere år. Aktuell henholdsvis udskudt skat relateret til poster i totalindkomsten/egenkapitalposter indregnes direkte i disse opgørelser.

For tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser indregnes udskudt skat i det omfang, at der forventes at opstå udskudt skat herpå. Dette baseret på:

- At Mols-Linien A/S' aktiviteter alene er omfattet af tonnageskatteordningen
- At der ikke er planer om at udtræde af tonnageskatteordningen
- At aktivitets- og investeringsniveau forventes opretholdt, hvilket medfører, at der ikke opstår en forpligtelse til at afregne eventuel udskudt skat vedrørende skattemæssige overgangssaldi

Den planlagte anvendelse af skibe, henholdsvis afvikling af de genvundne afskrivninger, indebærer således – ved anvendelse af tonnageskatteordningen – ikke en udskudt skatteforpligtelse, hvorfor der ikke er indregnet udskudt skat på tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser i opgørelsen af den finansielle stilling. Forpligtelsen anses derfor som en eventualforpligtelse. Størrelsen heraf oplyses i noten "Selskabsskat".

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

På ikke-tonnagebeskattede henholdsvis aktiver og forpligtelser opgøres og indregnes udskudt skat efter den balanceorienterede gælds metode af midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssige værdier. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende ikke-skattemæssigt fradragsberettiget goodwill, der er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. Udskudte skatteaktiver, herunder værdien af eventuelle fremførselsberettigede skattemæssige underskud, indregnes kun i det omfang, at det kan udlignes i skat af fremtidig indtjening.

Ved beregning af aktuel skat og udskudt skat anvendes de på balancedagen gældende skattesatser og skatteregler.

## Resultatopgørelsen

### Nettoomsætning

Nettoomsætning i form af færgetransport af passagerer og biler samt tilknyttet salg af restaurationsvarer (catering) indregnes i resultatopgørelsen, når henholdsvis færgetransporten har fundet sted, og restaurationsvarerne er leveret til kunden.

Ved salg af flerturskort indregnes salget i resultatopgørelsen forholdsmæssigt i takt med gennemførelse af de overfarer, som flerturskortet giver ret til, herunder eventuelle bonusoverfarer, der forventes udnyttet.

### Omkostninger:

#### *Skibenes eksterne driftsomkostninger*

Omfatter olieforbrug samt reparation og vedligeholdelse samt andre eksterne omkostninger.

#### *Andre eksterne driftsomkostninger*

Omkostninger til terminaler og havneanlæg, vareforbrug i cateringafdelingen, administrationsomkostninger.

#### *Personaleomkostninger*

Lønninger, bidrag til social sikring, betalt ferie og sygefravær, bonus og andre monetære og ikke-monetære ydelser, herunder aktiebaseret vederlæggelse, indregnes i det regnskabsår, hvor de ansatte har udført den tilknyttede arbejdsydelse. Selskabet har alene bidragsbaserede pensionsordninger. Pensionsomkostninger vedrørende bidragsbaserede pensionsordninger indregnes i resultatopgørelsen i det år, de vedrører.

#### *Andre driftsindtægter og driftsomkostninger*

Andre driftsindtægter og driftsomkostninger omfatter indtægter og omkostninger af sekundær karakter set i forhold til selskabets hovedaktivitet, herunder gevinster ved salg af materielle langfristede aktiver, hvis salgsprisen for aktiverne overstiger den oprindelige kostpris.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### *Finansielle indtægter og omkostninger*

Finansielle indtægter og udgifter omfatter renteindtægter og -udgifter, rentedelen af finansielle leasingydelser, realiserede og urrealiserede kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, amortisationstillæg/-fradrag vedrørende finansielle forpligtelser, der måles til amortiseret kostpris samt finansielle gebyrer mv.

Renteindtægter og -omkostninger periodiseres med udgangspunkt i hovedstolen og den effektive rentesats. Den effektive rentesats er den diskonteringsats, der skal anvendes ved tilbagediskontering af de forventede fremtidige betalinger tilknyttet det finansielle aktiv eller den finansielle forpligtelse, for at nutidsværdien af disse svarer til den regnskabsmæssige værdi af aktivet henholdsvis forpligtelsen ved første indregning.

### **Balancen**

#### *Materielle aktiver*

Grunde måles til kostpris. Der afskrives ikke på grunde.

Bygninger, terminaler og havneanlæg, skibe samt driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Afholdte udgifter til periodiske eftersyn af skibe og jetturbiner tillægges skibenes kostpris og afskrives lineært over en periode frem til næste planlagte eftersyn, jf. beskrivelsen nedenfor.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen samt omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For finansielt leasede aktiver udgør kostprisen den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af restværdien efter afsluttet brugstid. Restværdien er opgjort til det beløb, som aktivet forventes at ville kunne sælges til på balancedagen, hvis aktivet havde den alder og stand, som aktivet forventes at have ved udløb af brugstiden, fratrukket afhændelsesomkostninger.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Kostprisen på et samlet aktiv opdeles i mindre bestanddele, der afskrives hver for sig, hvis brugstiden er forskellig. Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider og restværdier:

Hurtigfærger	20-25 år
Periodiske eftersyn, skibe	1-10 år
Bygninger, terminaler og havneanlæg	5-20 år
Driftsmateriel og inventar	3-5 år

Afskrivningsmetoder, brugstider og restværdier revurderes årligt.

Materielle aktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi, jf. nedenfor.

### **Periodiske eftersyn af skibe**

Selskabets skibe gennemgår planlagte periodiske dokninger og eftersyn. Omkostninger, der relaterer sig til de periodiske dokninger og eftersyn, aktiviseres og afskrives lineært over den forventede periode frem til næste eftersyn. Restværdien estimeres til nul. Aktivernes levetid revurderes ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på gældende markedsvilkår, lovgivningsmæssige krav og Mols-Liniens forretningsplaner.

Kostprisen for skibe, herunder nybygninger, opdeles i en kostpris for skibet og en kostpris på aktivet vedrørende dokning og eftersyn. De to elementer indregnes og afskrives hver for sig. Ved køb af skibe, herunder nybygninger, skønnes kostprisen for doknings-/eftersynselementet ud fra selskabets erfaringer og historik med tilsvarende skibe og doknings-/eftersynsintervaller.

Omkostninger til dokning og eftersyn udgøres typisk af eksterne omkostninger til værft og reparationsvirksomhed, medgåede materialer, leje af mandskab og omkostninger til egne inspektører og personale under doknings-/eftersynsperioder.

### **Kapitalandele i dattervirksomhed**

Kapitalandele i dattervirksomhed måles til kostpris.

Hvis kostprisen overstiger kapitalandelens genindvindingsværdi, nedskrives til denne lavere værdi.

### **Nedskrivning af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomhed**

De regnskabsmæssige værdier af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomhed gennemgås på balancedagen med henblik på at fastsætte, hvorvidt der er indikationer på værdiforringelse. Hvis dette er tilfældet, opgøres aktivets genindvindingsværdi for at fastslå behovet for eventuel nedskrivning og omfanget heraf.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Hvis aktivet ikke frembringer pengestrømme uafhængigt af andre aktiver, opgøres genindvindingsværdien for den mindste pengestrømsfrembringende enhed, som aktivet indgår i.

Genindvindingsværdien opgøres som den højeste værdi af aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger og kapitalværdien. For skibe fastsættes dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger sædvanligvis med udgangspunkt i estimeret salgsværdi på grundlag af eksterne mæglervurderinger. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi ved anvendelse af en diskonteringsats, der afspejler dels aktuelle markedsvurderinger af den tidsmæssige værdi af penge, dels de særlige risici, der er tilknyttet aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed, og som der ikke er reguleret for i de skønnede fremtidige pengestrømme.

Såfremt aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds genindvindingsværdi er lavere end den regnskabsmæssige værdi, nedskrives den regnskabsmæssige værdi til genindvindingsværdien. For pengestrømsfrembringende enheder fordeles nedskrivningen således, at eventuelle goodwillbeløb nedskrives først, og dernæst fordeles et eventuelt resterende nedskrivningsbehov forholdsmæssigt på de øvrige aktiver i enheden, idet det enkelte aktiv dog ikke nedskrives til lavere værdi end dets dagsværdi fratrukket forventede salgsomkostninger.

Nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen. Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætninger for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds regnskabsmæssige værdi til den korrigerede genindvindingsværdi, dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.

### *Varebeholdninger*

Varebeholdninger, der består af bunkers, smøremidler, skibsreservedele og andre forbrugsvarer, måles til kostpris eller nettorealisationsværdi, hvor denne er lavere. Kostprisen fastsættes i henhold til FIFO-metoden.

### *Tilgodehavender*

Tilgodehavender måles ved første indregning til dagsværdi og efterfølgende til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab. Nedskrivning baseres på individuelle vurderinger af de enkelte tilgodehavender og indregnes som direkte nedskrivning af disse uden anvendelse af hensættelseskonto.

Nedskrivning af tilgodehavender indregnes i resultatopgørelsen under andre eksterne omkostninger.

### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### *Udbytte*

Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Udbytte, som forventes udbetalt for året, oplyses under forslag til resultatdisponering i tilknytning til resultatopgørelsen og som et særskilt element under egenkapitalen.

### *Egne aktier*

Anskaffelses- og afståelsessummer for egne aktier samt udbytte fra disse indregnes direkte på egenkapitalen under overført resultat.

### *Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum*

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Jubilæumsgratiale udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

### *Periodisering af flerturskort og bonusforbrug*

Omsætning hidrørende fra levering af fremtidige overfarter ved salg af flerturskort og tilknyttede bonusforbrug indregnes forholdsmæssigt under hensyntagen til erfaringsmæssig sandsynlighed for, at overfarterne faktisk udnyttes, samt til hvilke varegrupper bonusforbruget anvendes. Den periodiserede omsætning opgøres med udgangspunkt i salgsprisen for flerturskortet m.v. og udtrykker indbetalte men endnu ikke forbrugte overfarter m.v. på balancetidspunktet.

### *Andre finansielle forpligtelser*

Andre finansielle forpligtelser, herunder bankgæld og leverandørgæld, måles ved første indregning til dagsværdi på afregningsdagen med fradrag af eventuelle afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles forpligtelserne til amortiseret kostpris ved anvendelse af den effektive rentes metode, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen som en finansiell omkostning over låneperioden.

### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne indtægter, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.



## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### *Materielle aktiver bestemt for salg og ophørte aktiviteter*

Aktiver bestemt for salg omfatter langfristede aktiver og afhændelsesgrupper, som er bestemt for salg. Afhændelsesgrupper er en gruppe af aktiver, som skal afhændes ved salg eller lignende i en enkelt transaktion. Forpligtelser vedrørende aktiver bestemt for salg er forpligtelser direkte knyttet til disse aktiver, som vil blive overført ved transaktionen. Aktiver klassificeres som bestemt for salg, når deres regnskabsmæssige værdi primært vil blive genindvundet gennem et salg inden for 12 måneder i henhold til en formel plan frem for gennem fortsat anvendelse.

Aktiver eller afhændelsesgrupper, der er bestemt for salg måles til den laveste værdi af den regnskabsmæssige værdi på tidspunktet for klassifikationen som bestemt for salg eller dagsværdien med fradrag af salgskomkostninger. Der afskrives og amortiseres ikke på aktiver fra det tidspunkt, hvor de klassificeres som bestemt for salg.

Aktiver og dertil tilknyttede forpligtelser udskilles i særskilte linjer i balancen, og hovedposterne specificeres i noterne. Sammenligningstal i balancen tilpasses ikke.

### *Præsentation af ophørte aktiviteter*

Ophørte aktiviteter udgør en betydelig del af virksomheden, hvis aktiviteter og pengestrømme operationelt og regnskabsmæssigt klart kan udskilles fra den øvrige virksomhed, og hvor enheden enten er afhændet eller udskilt som bestemt for salg, og salget forventes gennemført inden for et år i henhold til en formel plan.

Resultatet efter skat af ophørte aktiviteter samt gevinst/tab ved salg præsenteres i en særskilt linje i resultatopgørelsen med tilpasning af sammenligningstal. I noterne oplyses omsætning, omkostninger, værdireguleringer og skat for den ophørte aktivitet. Aktiver og dertil tilknyttede forpligtelser for ophørte aktiviteter udskilles i særskilte linjer i balancen uden tilpasning af sammenligningstal, jf. afsnittet aktiver bestemt for salg, og hovedposterne specificeres i noterne.

Pengestrømme fra drifts-, investerings- og finansieringsaktiviteter for de ophørte aktiviteter oplyses i en note.

### **Pengestrømsopgørelsen**

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt likvideme ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftsresultatet, reguleret for ikke-kontante driftsposter og ændringer i driftskapital, fratrukket den i regnskabsåret betalte tonnageskat henførbare til driftsaktiviteterne.

## **1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)**

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb, forbedring og salg mv. af materielle og finansielle aktiver samt betalinger af transaktionsomkostninger og skat i forbindelse hermed.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i selskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse og indfrielse af lån, afdrag på rentebærende gæld, køb af egne aktier samt udbetaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger fratrukket eventuelle kassekreditter, der indgår som en integreret del af likviditetsstyringen.

## **2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn**

Opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af visse aktiver og forpligtelser kræver vurderinger, skøn og forudsætninger om fremtidige begivenheder.

De foretagne skøn og forudsætninger er blandt andet baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige efter omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige. Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan opstå. Som følge af de risici og usikkerheder, som selskabet er underlagt, kan faktiske udfald afvige fra de foretagne skøn. Særlige risici for Mols-Linien er omtalt i ledelsesberetningen.

Det kan være nødvendigt at ændre tidligere foretagne skøn som følge af ændringer i de forhold, der lå til grund for disse skøn eller på grund af ny viden eller efterfølgende begivenheder.

Ved udarbejdelsen af Mols-Linien A/S' årsrapport foretager ledelsen derfor en række regnskabsmæssige valg og regnskabsmæssige skøn, der danner grundlag for indregning og måling af selskabets aktiver og forpligtelser samt indtægter og omkostninger. De væsentligste regnskabsmæssige valg henholdsvis skøn er beskrevet nedenfor.

### **Væsentlige valg**

Selskabets valg af historisk kostpris som basis for måling af materielle aktiver – skibe – i stedet for måling til dagsværdi har væsentlig betydning for den regnskabsmæssige opgørelse af selskabets resultatopgørelse og egenkapital. Der henvises til nedenstående afsnit om "Skibenes regnskabsmæssige værdier" for en nærmere beskrivelse af selskabets regnskabspraksis.

## 2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (fortsat)

### Væsentlige regnskabsmæssige skøn

I forbindelse med den praktiske anvendelse af den beskrevne regnskabspraksis har ledelsen foretaget følgende væsentlige regnskabsmæssige vurderinger, der har haft en betydelig indflydelse på årsrapporten:

#### *Kapitalberedskab og grundlag for fortsat drift*

Årsregnskabet er aflagt under forudsætning om fortsat drift.

To faktorer kan i 2014 eksponere Mols-Linien for forretningsmæssige risici, nemlig antallet af, og gennemsnitsprisen på overførsler af personbiler, idet prisen på brændstof i DKK til rederiets færger er sikret for 2014.

Hvis antallet af overførte personbiler eller gennemsnitspriser ændrer sig med +/- 5% i forhold til Mols-Liniens forventede volumen og gennemsnitspris, så ændrer det +/- 23 MDKK på Mols-Liniens resultat og likviditet.

På baggrund af det for 2014 forventede driftsresultat og den i forbindelse med driften genererede likviditet samt på baggrund af den for hele 2014 etablerede kreditfacilitet anser ledelsen kapitalberedskabet for tilstrækkeligt. Selskabets kredit nedtrappes gennem 2014 i overensstemmelse med den budgetterede positive likviditetsudvikling i selskabet, idet kreditgiver forudsætter, at de vedtagne drifts- og likviditetsbudgetter for 2014 realiseres.

Der budgetteres i 2014 med en positiv likviditetsudvikling. Budgettet er udarbejdet på grundlag af en række afgørende forudsætninger, herunder en forøgelse i antal overførte biler på ca. 6% og en omsætningsstigning på ca. 10%.

Baseret på ovenstående og under forudsætning af, at budgettet for 2014 realiseres, er det bestyrelsens og direktionens vurdering, at kapitalberedskabet er tilstrækkeligt, hvorfor forudsætningen om fortsat drift er lagt til grund for regnskabsaflæggelsen for 2013.

Ændringer i budgettets forudsætninger herunder til antal overførte biler, vil kunne få betydelig konsekvens for kapitalberedskabet og tilstrækkeligheden heraf.

## **2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (fortsat)**

### ***Skibenes regnskabsmæssige værdier***

Skibe måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Kostpris omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug.

Alle større bestanddele af skibene, bortset fra udgifter til periodiske eftersyn, afskrives lineært til den forventede restværdi over den forventede brugstid, som Mols-Linien estimerer til at være op til 25 år for hurtigfærgerne.

Restværdien er pr. balancedagen estimeret som 10% af kostprisen. Mols-Linien skønner ved udgangen af 2013, at denne restværdi er udtryk for skibenes handelsværdi ved udløbet af brugsperioderne, baseret på gældende markedsvilkår og skibenes forventede tilstand. Skibenes levetid og restværdi revurderes som minimum ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på nævnte forhold.

Selskabet gennemgår 2 gange årligt skibenes regnskabsmæssige værdier med henblik på at vurdere, hvorvidt der er indtruffet begivenheder, som kræver en korrektion af værdierne, fordi aktivernes regnskabsmæssige værdi ikke forventes at ville kunne genindvindes. Ved vurdering af genindvindingsværdien inddrager selskabet væsentlige indikatorer for en mulig værdiforringelse, såsom købs- og salgspriser og generelle markedsvilkår.

Endvidere indhentes markedsvurderinger fra ledende, uafhængige, internationale skibsmæglere på halvårlig basis for at understøtte vurderingen af skibenes værdier. Hvis en indikation af værdiforringelse er identificeret, vurderes behovet for at indregne et tab ved værdiforringelse ved at sammenholde den regnskabsmæssige værdi af skibene med den højeste af skibenes aktuelle dagsværdi fratrukket forventede salgsomkostninger (nettosalgsprisen) og de diskonterede fremtidige pengestrømme fra planlagt brug og ultimativ afhændelse af skibene.

For skibes vedkommende udgør de pengestrømsfrembringende enheder hurtigfærgekonceptet.

Selskabet har ved udgangen af 2013 vurderet nedskrivningsbehovet og har på baggrund af nettosalgsprisen vurderet, at der ikke er grundlag for yderligere nedskrivninger af selskabets hurtigfærger pr. 31.12.13. For 2012 udgjorde nedskrivninger 49,3 MDKK hvoraf 46,1 MDKK vedrørte materielle anlægsaktiver.

Der henvises til note 3 og 12.

## 2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (fortsat)

### Leasing

Ledelsens vurderinger af, hvorvidt lejeaftaler vedrørende skibe regnskabsmæssigt skal klassificeres som finansiell eller operationel leasing, baseres på en helhedsvurdering af hver enkelt leasingaftale. Ved finansiell leasing indregnes et langfristet aktiv og en gældsforpligtelse. Ved klassifikation som operationel leasing indregnes som udgangspunkt de løbende lejebetalingen i resultatopgørelsen. Der henvises til afsnittet "Leasing" i note 1 for en nærmere beskrivelse af selskabets regnskabspraksis.

### Eventualaktiver og -forpligtelser

Oplysninger om eventualaktiver og -forpligtelser samt hvornår der skal ske indregning som aktiv henholdsvis forpligtelse, sker på baggrund af vurderinger af det forventede udfald af de enkelte sager. Vurderingerne foretages på grundlag af juridiske vurderinger af de indgåede aftaler, som i væsentlige sager også omfatter vurderinger indhentet af eksterne rådgivere, der blandt andet omfatter advokater.

Aktiver indregnes, når det er så godt som sikkert, at en sag vil få et positivt udfald for selskabet. En forpligtelse indregnes, hvis det er sandsynligt, at sagen vil få et negativt resultat, og beløbet er estimerbart. Er dette ikke tilfældet, oplyses forholdet i regnskabsnoterne. Afgørelser i tilknytning til sådanne forhold kan i kommende regnskabsperioder medføre realiserede gevinster eller tab, der kan afvige væsentligt fra de indregnede beløb eller oplysninger.

Der henvises til note 25.

## 3. Segmentoplysninger

### Oplysninger om produkter og services

Segmenterne samt allokering af driftsresultat mv. er identisk med den interne rapporteringsstruktur i Mols-Linien. Omkostningerne i segmenterne er de direkte registrerede omkostninger med tillæg af systematiske indirekte omkostninger, der primært vedrører centrale servicefunktioner, herunder afskrivninger samt finansielle omkostninger, netto.

Den anvendte regnskabspraksis for opgørelsen af det enkelte segment er i overensstemmelse med Mols-Liniens anvendte regnskabspraksis. Ikke-fordelte omkostninger er derfor udtryk for de fælles funktioner, der ikke med rimelighed kan fordeles til segmenterne, og består primært af omkostninger til fælles administration og salgsfunktion.

Der registreres og rapporteres ikke segmentaktiver og forpligtelser til bestyrelse mv., hvorfor dette ikke er medtaget i noten.

### 3. Segmentoplysninger (fortsat)

Mols-Liniens primære aktiviteter har i 2013 bestået af transport af passagerer, personbiler og varevogne, lastbiler og busser med hurtigfærger, jf. segmentopdelingen af rederidriften nedenfor. Endvidere har Mols-Liniens aktiviteter bestået af drift af restauranter og caféer mv. tilknyttet ovennævnte færgetype, rapporteret som et segment. Nettoomsætningen af rederidriften består således af tjenesteydelser og nettoomsætningen fra cateringafdelingen består af salg af varer.

Segmentoplysningerne omfatter alene selskabets fortsættende aktiviteter.

**3. Segmentoplysninger (fortsat)**

<b>Aktiviteter - 2013</b>			
<b>TDKK.</b>	<b>Rederidrift Hurtigfærger</b>	<b>Catering</b>	<b>Rapporte- ringspligtige segmenter i alt</b>
Segmentomsætning	462.729	72.795	535.524
Segmentresultat før af- og nedskrivninger og finansielle poster	96.837	3.381	100.218
Afskrivninger (inkl. tab/gevinst)	-41.511	0	-41.511
Nedskrivninger, skibe	0	0	0
Finansielle poster, netto	-42.432	0	-42.432
Segmentresultat før skat	12.894	3.381	16.275
<b>Aktiviteter - 2012</b>			
<b>TDKK.</b>	<b>Rederidrift Hurtigfærger</b>	<b>Catering</b>	<b>Rapporte- ringspligtige segmenter i alt</b>
Segmentomsætning	407.440	57.307	464.747
Segmentresultat før af- og nedskrivninger og finansielle poster	70.267	3.399	73.666
Afskrivninger (inkl. tab/gevinst)	-35.722	0	-35.722
Nedskrivninger, skibe	-46.100	0	-46.100
Finansielle poster, netto	-24.245	0	-24.245
Segmentresultat før skat	-35.800	3.399	-32.401
<b>Afstemning af periodens resultat før skat</b>			
		<b>2013 TDKK</b>	<b>2012 TDKK</b>
Segmentresultat før skat for rapporteringspligtige segmenter		16.275	-32.401
Ikke fordelte omkostninger, centrale funktioner		-51.296	-52.427
Resultat før skat jf. resultatopgørelsen		-35.021	84.828

### 3. Segmentoplysninger (fortsat)

I segmentet hurtigfærger indgår i 2012 desuden en nedskrivning af reservedele m.v. med 3.200 TDKK (2013: 0 TDKK.).

Væsentlige ikke-kontante omkostninger indeholdt i segmentresultaterne omfatter primært af- og nedskrivninger samt enkeltstående væsentlige omkostninger, såsom hensættelser, bonus, nedskrivninger på tilgodehavender m.v.

#### Oplysninger om væsentlige kunder

Mols-Linien har ikke enkeltstående eller forbundne kunder, der individuelt eller set som gruppe udgør mere end 10% af den totale omsætning.

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>4. Skibenes eksterne driftsomkostninger</b>		
Vedligeholdelse og reservedele mv.	25.511	25.696
Olieforbrug	224.213	214.190
Forsikringer, inkl. selvrisiko	9.892	6.520
Øvrige driftsomkostninger	1.006	1.075
	<u>260.622</u>	<u>247.481</u>

I ovenstående beløb indgår akkumulerede dagsværdireguleringer overført fra egenkapitalen vedrørende finansielle instrumenter indgået til sikring af pengestrømme med 106 TDKK i 2013 og 369 TDKK i 2012.

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>5. Andre eksterne omkostninger</b>		
Terminal- og havneudgifter	44.455	36.006
Cateringafdeling, vareforbrug	25.144	18.995
Cateringafdeling, øvrigt	6.019	4.615
Salgs- og administrationsomkostninger	23.674	23.598
	<u>99.292</u>	<u>83.214</u>



	<b>2013</b>	<b>2012</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>6. Personalemkostninger</b>		
Bestyrelseshonorar	1.881	1.938
Gager og lønninger	112.010	99.814
Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger)	9.502	9.042
Udgifter til social sikring mv.	3.295	2.823
<b>I alt for hele selskabet</b>	<b>126.688</b>	<b>113.617</b>
Heraf ophørte aktiviteter	0	804
<b>I alt vedrørende fortsættende aktiviteter</b>	<b>126.688</b>	<b>112.813</b>
Gennemsnitligt antal medarbejdere, inkl. ophørte aktiviteter	<b>233</b>	<b>223</b>

Medlemmer af direktion og bestyrelse er vederlagt således:

	<b>Bestyrelse</b>		<b>Direktion</b>	
	<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
Bestyrelseshonorar	1.881	1.938	-	-
Gager og lønninger	-	-	3.103	3.077
Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger)	-	-	304	250
Aktiebaseret vederlæggelse	-	-	0	0
	<b>1.881</b>	<b>1.938</b>	<b>3.407</b>	<b>3.327</b>

Selskabet kan opsige direktørkontrakten med 12 måneders varsel, mens direktøren kan opsige direktørkontrakten med 4 måneders varsel. Såfremt en overdragelse af en aktiepost i selskabet medfører, at en erhverver opnår bestemmende indflydelse i selskabet, forlænges selskabets opsigelsesvarsel med 4 måneder til i alt 16 måneder. Der er ikke derudover nogen aftaler om fratrædelsesgodtgørelser.

#### **Aktiebaseret vederlæggelse til medlemmer af ledelsesgruppen**

I 2006 blev direktionen tildelt 75.000 aktieoptioner, og øvrige medlemmer af ledelsesgruppen blev tildelt 30.875 optioner. I 2007 blev yderligere 32.750 aktieoptioner tildelt til medlemmer af ledelsesgruppen, hvoraf der i 2009 blev udnyttet 3.125 aktieoptioner. Tegningskursen for de tildelte optioner er 54,8, og optionerne kan tidligst udnyttes 3 år efter tildelingstidspunktet. Alle optioner udløber i 2014.

Optionerne kan udelukkende afregnes i aktier.

De på tildelingstidspunktet opgjorte dagsværdier for optionerne indregnes forholdsmæssigt i resultatopgørelsen som en personaleomkostning over optjeningsperioden. Alle optioner er optjent. I indeværende regnskabsår er resultatført 0 TDKK (2012: 0 TDKK).

## 6. Personalemkostninger (fortsat)

	Direktion stk.	Andre medar- bejdere stk.	I alt stk.	Genne- snitlig udnyt- telses- kurs- DKK
<b>Egenkapitalordninger</b>				
Udestående optioner 01.01.2012	75.000	60.500	135.500	55
Tildelte optioner i året	0	0	0	0
Udnyttet i året	-	-	-	-
Bortfaldet i året	-	-	-	-
<b>Udestående optioner 31.12.2012</b>	<b>75.000</b>	<b>60.500</b>	<b>135.500</b>	<b>55</b>
Udestående optioner 01.01.2013	75.000	60.500	135.500	55
Tildelte optioner i året	0	0	0	0
Udnyttet i året	-	-	-	-
Bortfaldet i året	-	-	-	-
<b>Udestående optioner 31.12.2013</b>	<b>75.000</b>	<b>60.500</b>	<b>135.500</b>	<b>55</b>

De udestående optioner har en gennemsnitlig restløbetid på 1 år (2012: 2 år).

	2013 TDKK	2012 TDKK
<b>7. Af- og nedskrivninger</b>		
Periodiske eftersyn på skibe	21.504	24.981
Skibe	24.873	14.718
Nedskrivning	0	46.100
Terminaler og havneanlæg	1.836	1.795
Driftsmidler og inventar	3.073	3.955
	<b>51.286</b>	<b>91.549</b>

	<b>2013</b>	<b>2012</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>8. Finansielle poster, netto</b>		
Renter af tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder	48	102
Renter af bankindestående m.v.	61	15
Dagsværdiregulering af CAP-forretninger-olieprissikring	4.341	0
<b>Renteindtægter i alt</b>	<b>4.450</b>	<b>117</b>
Renter af bankgæld m.v.	-3.980	-1.374
Renter af finansielle leasingkontrakter, Skibe	-41.088	-16.147
Renter af finansielle leasingkontrakter, tilknyttede virksomheder	-139	-201
<b>I alt</b>	<b>-45.207</b>	<b>-17.722</b>
Dagsværdiregulering af CAP-forretninger-olieprissikring	0	-4.583
Kursregulering af finansiell leasingkontrakt, Skibe	-349	-528
<b>Renteomkostninger i alt</b>	<b>-45.556</b>	<b>-22.833</b>
Finansielle gebyrer mv.	-1.326	-1.529
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<b>-46.882</b>	<b>-24.362</b>
<b>Finansielle poster, netto</b>	<b>-42.432</b>	<b>-24.245</b>
	<b>2013</b>	<b>2012</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>9. Skat af årets resultat</b>		
Aktuel skat	-89	-63
Regulering vedrørende tidligere år	5	21
Regulering af udskudt skat	0	0
	<b>-94</b>	<b>-42</b>

Rederiet er oprindeligt indtrådt i tonnageskatteordningen pr. 01.01.02 med bindende virkning i 10 år, hvilket vil sige til udgangen af 2011. Rederiet er tilmeldt en ny 10-årig periode med virkning fra 2012. Som følge af anvendelse af tonnageskatteordningen er det ikke relevant at foretage en afstemning af den effektive skatteprocent.

### 9. Skat af årets resultat (fortsat)

Hvis rederiets nettoinvesteringer i skibe falder væsentligt, selskabet likvideres eller selskabet udtræder af tonnageskatteordningen, udløses en eventualskat på skibe m.v. Eventualskatten opgjort som forskellen mellem regnskabsmæssige værdier og skattemæssige værdier under overgangssaldoen kan opgøres til:

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
Eventualskat/udskudt skatteaktiv under tonnageskatteordningen	<u>-611</u>	<u>-3.294</u>
Ej indregnet udskudt skatteaktiv vedrørende ikke-tonnagebeskattede aktiver	<u>0</u>	<u>0</u>

Skatteaktiv hidhørende fra goodwill er ikke indregnet, idet dette aktiv alene ville kunne udnyttes ved selskabets salg eller opgivelse af dets aktiviteter, hvilket ikke er hensigten.

### 10. Ophørte aktiviteter samt aktiver og forpligtelser vedrørende ophørte aktiviteter

Mols-Linien A/S har i 2011 solgt selskabets to kombifærger, hvorved færgeruten mellem Kalundborg og Aarhus er ophørt.

I nedenstående hovedtal for de ophørte aktiviteter indgår særlige omkostninger til nedlukning af ruten, herunder særligt omkostninger til fratrædelseslønninger og løn i fritstillingsperioder samt omkostninger ved salg af skibene.

**10. Ophørte aktiviteter samt aktiver og forpligtelser vedrørende ophørte aktiviteter (fortsat)****HOVEDTAL**

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>Omsætning</b>	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Omkostninger:</b>		
Andre eksterne omkostninger	0	9
Personaleomkostninger	0	804
Omkostninger ved salg af anlægsaktiver	<u>0</u>	<u>2.800</u>
<b>Omkostninger i alt</b>	<u>0</u>	<u>3.613</u>
<b>Driftsresultat (EBIT)</b>	0	-3.613
Finansielle poster, netto	<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Resultat af ophørende aktiviteter efter skat</b>	<u>0</u>	<u>-3.613</u>
Pengestrømme fra driftsaktivitet	<u>-295</u>	<u>-9 888</u>
<b>Pengestrømme i alt af ophørende aktiviteter</b>	<u>-295</u>	<u>-9.888</u>
Øvrige forpligtelser	<u>2.800</u>	<u>3.095</u>
<b>Forpligtelser vedrørende ophørte aktiviteter i alt</b>	<u>2.800</u>	<u>3.095</u>

**11. Resultat pr. aktie**

	<b>2013</b>	<b>2012</b>
	<b><u>tstk/TDKK</u></b>	<b><u>tstk/TDKK</u></b>
<b>Årets resultat</b>	<b><u>-35.115</u></b>	<b><u>-88.483</u></b>
<b>Årets resultat af fortsættende aktiviteter</b>	<b><u>-35.115</u></b>	<b><u>-84.870</u></b>
Gennemsnitligt antal udstedte aktier	14.167	14.167
Gennemsnitligt antal egne aktier	<u>-208</u>	<u>-208</u>
<b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie</b>	<b><u>13.959</u></b>	<b><u>13.959</u></b>
Udestående aktieoptioner	169	169
<b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie, udvandet</b>	<b><u>14.128</u></b>	<b><u>14.128</u></b>
<b>Resultat pr. aktie (DKK)</b>	<b><u>-2,5</u></b>	<b><u>-6,3</u></b>
<b>Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)</b>	<b><u>-2,5</u></b>	<b><u>-6,3</u></b>
<b>Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter (DKK)</b>	<b><u>-2,5</u></b>	<b><u>-6,1</u></b>
<b>Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter, udvandet (DKK)</b>	<b><u>-2,5</u></b>	<b><u>-6,1</u></b>

	Terminaler og hav- midler og Drifts- ler og hav- neanlæg inventar I alt			
	Skibe TDKK	TDKK	TDKK	TDKK
<b>12. Materielle aktiver</b>				
Kostpris 01.01.12	886.190	116.460	62.752	1.065.402
Tilgange	384.705	23.127	3.932	411.764
Afgange	-1.033	-79.316	-1.088	-81.437
<b>Kostpris 31.12.12</b>	<b>1.269.862</b>	<b>60.271</b>	<b>65.596</b>	<b>1.395.729</b>
Af- og nedskrivninger 01.01.12	-714.469	-94.891	-53.321	-862.681
Årets afskrivninger	-39.694	-1.803	-3.952	-45.449
Nedskrivninger	-46.100	0	0	-46.100
Tilbageførsel ved afgang	261	54.916	724	55.901
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.12</b>	<b>-800.002</b>	<b>-41.778</b>	<b>-56.549</b>	<b>-898.329</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.12</b>	<b>469.860</b>	<b>18.493</b>	<b>9.047</b>	<b>497.400</b>
Kostpris 01.01.13	1.269.862	60.271	65.596	1.395.729
Tilgange	493.806	4.901	1.564	500.271
Afgange	-317.644	-3.528	-989	-322.161
<b>Kostpris 31.12.13</b>	<b>1.446.024</b>	<b>61.644</b>	<b>66.171</b>	<b>1.573.839</b>
Af- og nedskrivninger 01.01.13	-800.002	-41.778	-56.549	-898.329
Årets afskrivninger	-46.377	-1.836	-3.073	-51.286
Nedskrivninger	0	0	0	0
Tilbageførsel ved afgang	298.642	82	906	299.630
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.13</b>	<b>-547.737</b>	<b>-43.532</b>	<b>-58.714</b>	<b>-649.983</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.13</b>	<b>898.287</b>	<b>18.112</b>	<b>7.457</b>	<b>923.856</b>
<b>Afskrives over</b>	<b>20-25 år</b>	<b>5-20 år</b>	<b>3-5 år</b>	

I den regnskabsmæssige værdi af terminaler og havneanlæg indgår finansielt leasede aktiver for 918 TDKK (2012: 1.029 TDKK).

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår finansielt leasede aktiver for 778.135 TDKK (2012: 355.766 TDKK), som vedrører leasing af KatExpress 1 og KatExpress 2.

Selskabets ledelse vurderer løbende et eventuelt nedskrivningsbehov af selskabets færger og havneanlæg. Eventuel nedskrivning skal foretages, når den regnskabsmæssige værdi er højere end nettosalgsprisen eller værdien ved fortsat drift (nyttéværdien). Der skal nedskrives til det højeste af nettosalgspris og værdi ved fortsat drift.

## 12. Materielle aktiver (fortsat)

Selskabet har ved udgangen af 2013 vurderet nedskrivningsbehovet og har på baggrund af nettosalgsprisen vurderet, at der ikke er grundlag for yderlig nedskrivning af selskabets færges. I 2012 resulterede re- vurderingen af nedskrivningsbehovet i en nedskrivning af selskabets reservefærges med 49,3 MDKK, som er indregnet i 2012, hvoraf 46,1 MDKK vedrører materielle aktiver.

Gevinst/tab ved salg af anlægsaktiver blev i 2013 på 9,8 MDKK mod 9,7 MDKK i 2012. Gevinst/tab ved salg af anlægsaktiver vedrører primært gevinst ved salg af rampeanlæg m.v.

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>13. Kapitalandele i dattervirksomhed</b>		
Kostpris 01.01.	130	130
Kostpris 31.12.	<u>130</u>	<u>130</u>

Mols-Linien A/S' dattervirksomhed består af følgende:

	<u>Hjemsted</u>	<u>Ejer- andel</u> %	<u>Andel af stemme- rettig- heder</u> %	<u>Aktivitet</u>
Kattegruternes Reparationsselskab ApS	Aarhus C	100	100	Udlejning af havne- anlæg

Kattegruternes Reparationsselskab ApS' udlejningsvirksomhed er alene en koncerntern aktivitet, idet der ikke foretages koncerntekstern udlejning eller andre eksterne aktiviteter. Udlejningsaktiviteten behandles i såvel dattervirksomhedens som moderselskabets årsrapport som finansiel leasing. Dattervirksomheden udøver således ikke selvstændige aktiviteter, som ikke kommer til udtryk i moderselskabets årsrapport.

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>Kattegruternes Reparationsselskab ApS</b>		
Aktiver	5.042	5.339
Forpligtelser	-3.929	-4.332
<b>Egenkapital</b>	<u>1.113</u>	<u>1.007</u>
<b>Omsætning</b>	<u>147</u>	<u>209</u>
<b>Årets resultat</b>	<u>106</u>	<u>75</u>



	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>14. Varebeholdninger</b>		
Oliebeholdninger	1.980	2.396
Uniformslager	353	472
Skibsreservedele	21.204	22.694
Varebeholdninger, catering	478	253
	<u>24.015</u>	<u>25.815</u>

I regnskabsåret er 244.943 TDKK fra varebeholdninger indregnet som en omkostning. (2012: 231.119 TDKK).

Der er i 2013 ikke foretaget nedskrivning af skibsreservedele vedrørende Seajetfærgerne. (2012: 3.200 TDKK).

Af ovenstående varebeholdninger forventes 13.413 TDKK benyttet inden for de kommende 12 måneder (2012: 16.068 TDKK).

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>15. Tilgodehavender fra salg</b>		
Tilgodehavender fra salg	10.642	14.276
Nedskrivninger	-342	-555
	<u>10.300</u>	<u>13.721</u>
Årets realiserede tab	228	114
Årets nedskrivninger til imødegåelse af tab	-213	-188
<b>Årets resultatførte nedskrivninger og realiserede tab</b>	<u>15</u>	<u>-74</u>

Der foretages individuelt vurderede direkte nedskrivninger af tilgodehavender uden anvendelse af hensættelseskonti, efter faste objektive principper, hvor elementer som debitorernes betalingshistorik, betalingssevne, rykkerhistorik indgår i nedskrivningskriterierne. Nedskrivninger foretages til nettorealiseringsværdi. Af ovenstående tilgodehavender er 454 TDKK mere end 1 måned forfaldne (2012: 610 TDKK).

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>16. Andre tilgodehavender mv.</b>		
Andre tilgodehavender	4.322	5.175
Periodeafgrænsningsposter	1.226	1.797
	<u>5.548</u>	<u>6.972</u>

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>17. Likvide beholdninger</b>		
Kontanter og bankindeståender	1.179	4.984

Selskabets likvide beholdninger består primært af indeståender i Nykredit Bank og Danske Bank samt kontante beholdninger. Der vurderes ikke at være nogen væsentlig kreditrisiko tilknyttet de likvide beholdninger.

Bankindeståender er variabelt forrentet. Selskabet har uudnyttede trækingsrettigheder på kassekreditter for i alt 23,5 MDKK (31.12.12: 40,0 MDKK).

	<u>2013</u> <u>TDKK</u>	<u>2012</u> <u>TDKK</u>
<b>18. Aktiekapital</b>		
Aktiekapital 01.01	283.333	283.333
<b>Aktiekapital 01.01</b>	<u>283.333</u>	<u>283.333</u>

Aktiekapitalen består af 14.166.670 aktier á 20 kr. Aktierne er fuldt indbetalte. Aktierne er ikke opdelt i klasser. Der er ikke knyttet særlige rettigheder til aktierne. Aktiekapitalen har været uændret de seneste 5 år.

	Stk.		Nom. værdi TDKK		% af aktiekapital	
	2013	<u>2012</u>	2013	<u>2012</u>	2013	<u>2012</u>
<b>19. Egne aktier</b>						
Egne aktier 01.01	207.450	207.450	4.149	4.149	1,46	1,46
Køb	0	0	0	0	0	0
Afgang	0	0	0	0	0	0
<b>Egne aktier 31.12</b>	<u>207.450</u>	<u>207.450</u>	<u>4.149</u>	<u>4.149</u>	<u>1,46</u>	<u>1,46</u>

Selskabet kan i henhold til generalforsamlingsbeslutning erhverve maksimalt nom. 28.333 TDKK egne aktier, svarende til 10% af aktiekapitalen. Selskabet har i 2011, 2012 og 2013 ikke erhvervet eller solgt egne aktier.

Egne aktier har været opkøbt med henblik på risikoafdækning i forbindelse med de generelle medarbejderaktie- og optionsprogrammer til ledende medarbejdere.

	<b>Reserve for værdi- regulering af sikrings- instru- menter TDKK</b>	<b>1 alt TDKK</b>
<b>20. Andre reserver</b>		
Reserver 01.01.13	106	106
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter	736	736
<b>Reserver 31.12.13</b>	<b>842</b>	<b>842</b>
Reserver 01.01.12	369	369
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter	-263	-263
<b>Reserver 31.12.12</b>	<b>106</b>	<b>106</b>

De præsenterede reserver anses i forhold til de selskabsretlige bestemmelser for at være frie reserver og kan derfor anvendes til udbytteudlodning.

Reserve for værdiregulering af sikringsinstrumenter indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige pengestrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er gennemført.

	Minimums leasingydelser (nominel værdi)		Nutidsværdi af minimums-leasingydelser	
	2013 TDKK	2012 TDKK	2013 TDKK	2012 TDKK
<b>21. Finansielle leasingforpligtelser</b>				
De finansielle leasingforpligtelser forfalder således:				
Inden for et år fra balancedagen	64.461	27.700	14.620	4.978
Mellem et og fem år fra balancedagen	319.352	151.755	136.277	68.319
Efter fem år fra balancedagen	780.929	352.906	646.693	290.554
	<b>1.164.742</b>	<b>532.361</b>	<b>797.590</b>	<b>363.851</b>
Amortiseringstillæg til fremtidig omkostningsførelse	-367.152	-168.510		
	<b>797.590</b>	<b>363.851</b>		
			<b>2013 TDKK</b>	<b>2012 TDKK</b>
Finansiel leasingforpligtelse er indregnet således i balancen:				
Langfristede forpligtelser			782.970	358.873
Kortfristede forpligtelser			14.620	4.978
			<b>797.590</b>	<b>363.851</b>

Leasingkontrakterne følger en fast afdragsprofil og aftalerne indeholder ingen bestemmelser om betingede leasingydelser. Leasingaftalerne er uopsigelig i den aftalte leasingperiode, men kan forlænges eller indfris på fornyede vilkår. Der er i 2012 etableret leasingkontrakt vedrørende chartering af KatExpress 1 for en 10-årig periode, hvortil der er tilknyttet en køboption som kan udnyttes i 2022. Endvidere er der i 2013 etableret ny leasingkontrakt vedrørende chartering af KatExpress 2 for en 10-årig periode, hvortil der er tilknyttet en køboption som kan udnyttes i 2023.

	Valuta	Udløb	Rente Fast/ Variabel	Nutids- værdi af minimums- leasing- ydelser TDKK	Dags- værdi TDKK
<b>31.12.13</b>					
Leasingforpligtelse	EUR	2022/23	Fast	794.303	785.786
Leasingforpligtelse	DKK	2020	Fast	3.287	3.287
				<b>797.590</b>	<b>789.073</b>
<b>31.12.12</b>					
Leasingforpligtelse	EUR	2022	Fast	360.233	360.233
Leasingforpligtelse	DKK	2020	Fast	3.618	3.618
				<b>363.851</b>	<b>363.851</b>

Dagsværdi er opgjort som nutidsværdien af de forventede fremtidige afdrags- og rentebetalinger ved anvendelse af den aktuelle markedsrente som diskonteringsfaktor.

	<b>2013</b>	<b>2012</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>22. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum</b>		
Fratrædelsesforpligtelser 01.01.	2.061	1.629
Anvendt i året	0	-95
Hensat i året	-33	527
<b>Fratrædelsesforpligtelser 31.12.</b>	<b>2.028</b>	<b>2.061</b>
Jubilæumsgratiale 01.01.	362	414
Anvendt i året	-8	-52
Hensat i året	-12	0
<b>Jubilæumsgratiale 31.12.</b>	<b>342</b>	<b>362</b>
<b>Hensatte forpligtelser 31.12</b>	<b>2.370</b>	<b>2.423</b>
Hensatte forpligtelser er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	2.152	2.415
Kortfristede forpligtelser	218	8
<b>Hensatte forpligtelser 31.12</b>	<b>2.370</b>	<b>2.423</b>

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Jubilæumsgratiale på 8 TDKK udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

### 23. Operationelle leje- og leasingforpligtelser

Lejeforpligtelser vedr. havne og bygninger i Aarhus, Odden og Ebeltoft, og lejeforpligtelser vedrørende olieanlæg og biler, har samlede minimumsydelser som forfalder således:

	<b>2013</b>	<b>2012</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
Inden for et år fra balancedagen	30.603	27.224
Mellem et og fem år fra balancedagen	33.393	21.871
Efter fem fra balancedagen	21.470	24.051
	<b>85.466</b>	<b>73.146</b>
<b>Årets resultatførte lejeudgifter</b>	<b>31.078</b>	<b>24.422</b>

## 24. Pantsætninger

Til sikkerhed for engagement med kreditinstitutter er deponeret skadesløsbreve på i alt nom. 330 MDKK i selskabets skibe.

## 25. Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver

### Eventualaktiver

I juli 2010 blev en af selskabets hurtigfærger, Max Mols, ramt af motorhavari, hvorefter selskabet anmodede forsikringsselskabet om udbetaling af forsikringssummen, hvilket blev afvist af forsikringsselskabet. Dette forsikringskrav har været omtalt i årsrapport 2010, 2011 og 2012 under note 25 som et eventualaktiv.

Der er i 2012 faldet dom i sagen, hvor selskabet er blevet tilkendt en erstatning på 19,2 MDKK med tillæg af sagsomkostninger og procesrente, jf. selskabsmeddelelse nr. 209 af 21. maj 2012. Jf. selskabsmeddelelse nr. 210 af 4. juni 2012 har selskabet modtaget meddelelse om, at forsikringsselskabet har anket den pågældende dom til landsretten. Rederiet har derfor i lighed med den regnskabsmæssige behandling ved aflæggelse af årsregnskabet for 2012 ikke indregnet den forventede forsikringsdækning som et tilgodehavende. Til sikkerhed for gæld til kreditinstitutter er der givet transport i et eventuelt erstatningsbeløb.

Det vurderes uændret af selskabets ledelse samt juridiske rådgivere, at selskabet vil få medhold i påstanden om dækning under forsikringspolicerne.

Der har i 2013 været et nyt motorhavari på Max Mols, som forsikringsselskabet har afvist at dække. Sagen er i januar 2014 udtaget til stævning. Den forventede forsikringsdækning er i lighed med ovennævnte forsikrings sag ikke indregnet som et tilgodehavende selvom det af selskabets ledelse samt juridiske rådgivere vurderes at være dækket under forsikringspolicerne.

### Eventualforpligtelser

Ingen.

## 26. Ændring i driftskapital

	2013 TDKK	2012 TDKK
Ændring i varebeholdninger	1 800	-954
Ændring i tilgodehavender fra salg	3 421	724
Ændring i andre tilgodehavender mv.	2.160	-3.538
Ændring i anden gæld og periodeafgrænsning vedrørende flerturskort og Liniebonusprogram	-15.103	-6.493
Ændring i leverandørgæld mv.	15 395	-10 028
	<u>7.673</u>	<u>-20.289</u>

## 27. Valuta-, olie-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter

### Politik for styring af finansielle risici mv.

Selskabet er som følge af sin drift eksponeret over for ændringer i valutakurser, renteniveau og oliepriser.

Selskabets bestyrelse og ledelse fastlægger løbende beløbsgrænser og perioder samt hvilke afledte finansielle instrumenter, der kan anvendes.

Det er selskabets politik løbende at sikre 2/3 af det kommende års olieforbrug vedrørende både olieprisrisiko og valutarisiko. Selskabet foretager ikke aktiv spekulation i finansielle risici.

### Valutarisici

Selskabets valutarisici udgøres alene af betaling af charterydelse i EUR, som ikke er matchet mod indtægter i EUR. Nedenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt kursen havde været 1% højere end den faktiske kurs..

Vedrørende leasinggæld henvises til note 21.

### Egenkapitalens følsomhed for skat overfor valutakursudsving

Indvirkning, hvis EUR-kurs var 1% højere end faktisk kurs -7.943 TDKK (2012: -3.602 TDKK)

### Resultatets følsomhed for skat overfor valutakursudsving

Indvirkning, hvis EUR-kurs var 1% højere end faktisk kurs -7.943 TDKK (2012: -3.602 TDKK)

### Oliepris- og valutarisici

Selskabet indkøber som udgangspunkt olie til skibene på det til enhver tid gældende spotmarked. Selskabets ledelse vurderer løbende ud fra aktuel oliepris, forventet olieprisudvikling samt aktuelle CAP- og termins-priser, hvorvidt og i givet fald for hvilken periode, der foretages sikring af olieprisen. Sikring foretages i DKK.

Mols-Linien har pr. 31.12.13 sikret en fast oliepris i DKK i de første 3 måneder af 2014 og en fast maksimal pris for olieudgifter i perioden fra april 2014 til og med juli 2014. Volumen på køb af olie under termins- og optionskontrakter pr. 31.12.13 udgør 24.169 tons.

### Egenkapitalens følsomhed overfor olieprisudsving

Indvirkning hvis olieprisen var 10% højere end faktisk kurs: +4.670 TDKK (2012: +10.140 TDKK)

### Resultatets følsomhed overfor olieprisudsving

Indvirkning hvis oliepris var 10% højere end faktisk kurs: +4.670 TDKK (2012: +10.140 TDKK)

Ovenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt olieprisen havde været 10% højere end den faktiske oliepris i 2013.

## 27. Valuta-, olie-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### Renterisici

Om selskabets finansielle aktiver og forpligtelser kan angives følgende aftalemæssige revurderings- og indfrielsestidspunkter, afhængig af hvilken dato der falder først.

### Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.13

Kategori	<u>Revurderings-/forfaldstidspunkt</u>				<u>Heraf fast forrentet</u>
	<u>0-1 år</u>	<u>1-5 år</u>	<u>&gt;5 år</u>	<u>1 alt</u>	
TDKK					
Tilgodehavende dattervirksomhed	0	0	0	0	0
Fragt- og passagerdebitorer	10.300	0	0	10.300	0
Likvide beholdninger	1.179	0	0	1.179	0
Langfristede gældsforpligtelser	-14.620	-136.277	-646.693	-797.590	-797.590
Leverandørgæld	-51.833	0	0	-51.833	0
Anden Gæld	-36.750	0	0	-36.750	0
	<b>-91.724</b>	<b>-136.277</b>	<b>-646.693</b>	<b>-874.694</b>	<b>-797.590</b>

### Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.12

Kategori	<u>Revurderings-/forfaldstidspunkt</u>				<u>Heraf fast forrentet</u>
	<u>0-1 år</u>	<u>1-5 år</u>	<u>&gt;5 år</u>	<u>1 alt</u>	
TDKK					
Tilgodehavende dattervirksomhed	107	0	0	107	0
Fragt- og passagerdebitorer	13.721	0	0	13.721	0
Likvide beholdninger	4.984	0	0	4.984	0
Langfristede gældsforpligtelser	-4.978	-68.319	-290.554	-363.851	-363.851
Leverandørgæld	-36.438	0	0	-36.438	0
Anden gæld	-44.365	0	0	-44.365	0
	<b>-66.969</b>	<b>-68.319</b>	<b>-290.554</b>	<b>-425.842</b>	<b>-363.851</b>

Alle ovennævnte primære finansielle instrumenter er målt til amortiseret kostpris.

### Kreditrisici

Selskabet har ikke ydet kredit til udenlandske kunder, og der sker ikke sikring af indenlandske tilgodehavender. Der er begrænset eksponering pr. kunde og som oftest kontantbetaling up-front, hvilket reducerer kreditrisikoen.



## 27. Valuta-, olie-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### Likviditetsrisici

Vedrørende likviditetsrisici henvises til note 2, afsnittet "Kapitalberedskab og grundlag for fortsat drift". Udskonterede betalingsforpligtelser fremgår af note 21 "Finansielle leasingforpligtelser" og balancen "Kortfristede gældsforpligtelser".

### Metoder og forudsætninger for opgørelse af dagsværdier

#### Afledte finansielle instrumenter

Valutaterminforretninger og oliepriskontrakter værdiansættes efter almindeligt anerkendte værdiansættelsesmetoder baseret på relevante observerbare oliepriser og valutakurser.

#### Dagsværdihierarki for finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi i balancen

Nedenstående vises klassifikationen af finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi, opdelt i henhold til dagsværdihierarkiet:

- Noterede priser i et aktivt marked for samme type instrument (niveau 1).
- Noterede priser i et aktivt marked for lignende aktiver eller forpligtelser eller andre værdiansættelsesmetoder, hvor alle væsentlige input er baseret på observerbare markedsdata (niveau 2).
- Værdiansættelsesmetoder, hvor eventuelle væsentlige input ikke er baseret på observerbare markedsdata (niveau 3).

2013

	Niveau 1 TDKK	Niveau 2 TDKK	Niveau 3 TDKK	I alt TDKK
Afledte finansielle instrumenter, aktiver	-	-242	-	-242
Finansielle forpligtelser anvendt som sikringsinstrumenter	-	842	-	842

2012

	Niveau 1 TDKK	Niveau 2 TDKK	Niveau 3 TDKK	I alt TDKK
Afledte finansielle instrumenter, aktiver	-	1.817	-	1.817
Finansielle forpligtelser anvendt som sikringsinstrumenter	-	-106	-	-106

## 27. Valuta-, olie-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### *Optimal kapitalstruktur*

Selskabet er omfattet af kapitalkravene ifølge selskabsloven. Selskabet vurderer løbende kapitalstrukturen, herunder behovet for kapital. Der henvises i øvrigt til note 2 omkring kapitalberedskab og grundlag for fortsat drift.

## 28. Aktionærforhold

Mols-Linien A/S har på tidspunktet for aflæggelsen af regnskabet registreret følgende aktionærer med mere end 5% af aktiekapitalens stemmerettigheder eller pålydende værdi:

Clipper Ferry Invest A/S	29,95%
FS Finans III A/S (Amagerbanken af 2011 A/S)	26,35%
Rudersdal A/S u/konkurs	10,73%
FS Bank (Figaro Aktieinvest ApS)	9,53%

## 29. Nærtstående parter

Nærtstående parter med bestemmende indflydelse på Mols-Linien A/S: Ingen

Øvrige nærtstående parter, som Mols-Linien A/S har haft transaktioner med i 2013:

Kattegatruternes Reparationsselskab ApS, Aarhus C – datterselskab

Nielsen Nørager, advokat Frantz Palludan – formand for bestyrelsen fra 2009

	<u>Kattegatruternes Repr.selskab ApS</u>	<u>Nielsen Nørager</u>	<u>MDKK IALT</u>
<b>2013</b>			
Salg af tjenesteydelser	0	0	0
Køb af tjenesteydelser	478	0	478
Renteindtægter	48	0	48
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	0	0	0
Løbende mellemregning	1.566	0	1.566
<b>2012</b>			
Salg af tjenesteydelser	0	0	0
Køb af tjenesteydelser	627	1.109	1.736
Renteindtægter	102	0	102
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	0	0	0
Løbende mellemregning	1.932	0	1.932

### *Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere*

Ud over hvad der følger af ansættelsesforholdet og eventuelle aktiebesiddelser, har der ikke været transaktioner med bestyrelse, direktion eller ledende medarbejdere. Afslønning mv. fremgår af note 6 og note 19.

## 30. Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 6. marts 2014 godkendt nærværende årsrapport til offentliggørelse. Årsrapporten forelægges Mols-Linien A/S' aktionærer til godkendelse på den ordinære generalforsamling den 23. april 2014.

## 31. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor

	<u>2013 TDKK</u>	<u>2012 TDKK</u>
Lovpligtig revision	476	475
Andre erklæringer med sikkerhed	141	122
Skatterådgivning	27	59
Andre ydelser	420	414
	<u>1.064</u>	<u>1.070</u>

### **32. Begivenheder efter balancedagen**

Bortset fra det i ledelsesberetningen nævnte er der ikke indtrådt væsentlige begivenheder efter balancedagen af betydning for årsrapporten.

# MOLS-LINIEN A/S

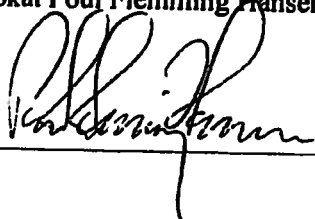
CVR-nr. 17 88 12 48

**Årsrapport 2014**  
(perioden 01.01.14 – 31.12.14)

Godkendt på selskabets generalforsamling, den 22. april 2015

**Dirigent**

Advokat Poul Flemming Hansen



---

## Indholdsfortegnelse

	<b>Side</b>
Selskabsoplysninger	1
Ledelsesberetning	5
Ledespåtegning	24
Den uafhængige revisors erklæringer	25
Resultatopgørelse for 2014	27
Totalindkomstopgørelse for 2014	28
Balance pr. 31. december 2014	29
Egenkapitalopgørelse for 2014	31
Pengestrømsopgørelse for 2014	32
Noter	33

## Selskabsoplysninger

### Selskab

Mols-Linien A/S  
Sverigesgade 6  
8000 Aarhus C  
CVR-nr. 17 88 12 48  
Hjemstedskommune: Aarhus

Telefon 70 10 14 18  
Internet [www.mols-linien.dk](http://www.mols-linien.dk)  
E-mail [mols-linien@mols-linien.dk](mailto:mols-linien@mols-linien.dk)

### Dattervirksomhed

Kattegruternes Reparationsselskab ApS, Aarhus C (100%)

### Bestyrelse

Advokat Frantz Palludan, formand\*  
Direktør Bo Jagd, næstformand\*  
Direktør Kaare Vagner, næstformand  
Senior Vice President Lars Christensen  
Administrerende direktør Jens Peter Toft\*  
Skibsassistent Georg Schuster, medarbejdervalgt  
Maskinmester Allan Holm Corneliussen, medarbejdervalgt  
Assistant Technical Manager Thomas Bisgaard Jensen, medarbejdervalgt

\* Medlem af Revisionsudvalget

### Direktion

Administrerende direktør Søren Jespersen

### Revision

PricewaterhouseCoopers Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

### Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes 22. april 2015, kl. 16.00 på PwC's kontor i Aarhus, Jens Chr. Skous Vej 1, 8000 Aarhus C.

## Udvikling i 2014 for Mols-Linien

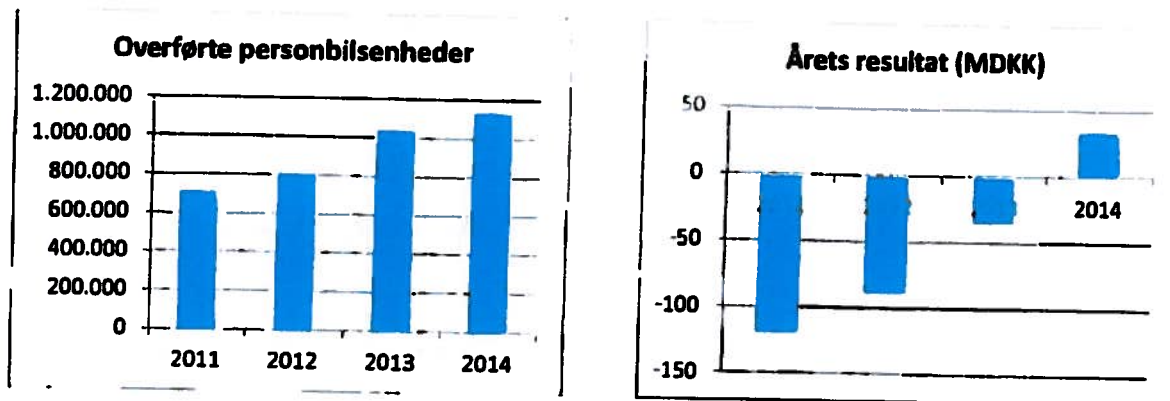
- Mols-Linien overførte 1.138.315 personbilsenheder i 2014, hvilket var 9,0% flere end i 2013.
- Antallet af personbiler på Storebæltsbroen steg med 4,1% i 2014 i forhold til 2013. Det samlede marked for personbiler via Storebæltsbroen og Mols-Linien steg med 4,0%.
- Den nye rute 21 fra Holbækmotorvejen til nord for Vig, har forbedret tilkørslen til Mols-Liniens færger, og kunderne har taget godt imod de væsentligt forbedrede til- og frakørselsforhold til Mols-Liniens færger i Odden Færgehavn. Køretiden mellem Odden og København er blevet forkortet med mindst 15 minutter, hvorved man opnår en samlet rejsetid mellem Aarhus og Storkøbenhavn på ca. 2 timer.
- Mols-Linien har oplevet en vækst i antallet af erhvervs-kunder, der anvender Business BlueClass-konceptet. I 2014 var der 8% flere BBC-kunder pr. afgang end i 2013.
- Mols-Liniens forretningsområde med overførsel af lastbiler og læstrailere har udviklet sig positivt i 2014. Der blev således overført ca. 11.500 lastbiler i 2014 sammenlignet med ca. 3.100 i 2013.
- Rederiets omsætning steg med 76,3 MDKK i 2014 til 611,9 MDKK, en stigning på 14,3% i forhold til 2013.
- Selskabets driftsresultat (EBIT) blev 86,2 MDKK mod 7,4 MDKK i 2013.
- Årets resultat blev et overskud på 34,5 MDKK sammenlignet med et underskud på 35,1 MDKK i 2013, en forbedring på 69,6 MDKK.
- Primo 2014 forventede Mols-Linien et positivt resultat for 2014 i intervallet 0-10 MDKK som blev opjusteret i selskabsmeddelelse nr. 238 af 10. november 2014 til et forventet resultat i intervallet 10-20 MDKK.
- Pengestrømmen fra driften i 2014 var positiv med 42,0 MDKK mod et positivt bidrag i 2013 på 14,1 MDKK.
- I juli 2010 blev selskabets hurtigfærge Max Mols ramt af motorhaveri, som blev anmeldt til forsikringsselskabet. Der har siden været ført retssag herom, idet udbetaling af forsikringssummen har været afvist af forsikringsselskabet. Der er den 13. februar 2015 faldet dom i retssagen og selskabet er blevet tilkendt erstatning inklusive procesrenter på tilsammen 13,1 MDKK, som er indregnet i 2014 under andre driftsindtægter henholdsvis finansielle indtægter.

<b>Resultatudvikling 2013-2014:</b>			
<b>MDKK</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>Ændring</b>
Årets resultat før forsikringserstatning	21,4	-35,1	56,5
Forsikringserstatning inklusiv procesrenter	13,1	-	13,1
<b>Årets resultat</b>	<b>34,5</b>	<b>-35,1</b>	<b>69,6</b>



## Mols-Liniens turn-around 2011 - 2014

Selskabet begyndte en omfattende turn-around-proces i 2011, hvor rederiet blandt andet har omlagt sin tonnage, så utidssvarende og uøkonomiske færger er afdisponeret. Den højere kapacitet, en effektiv fartplan tilpasset kundernes behov og en god brændstoføkonomi giver lavere enhedsomkostninger.



Selskabet er ikke længere så sæsonbetonet som i tidligere år, og det nye driftsøkonomiske hurtigfærgekoncept har givet et regnskabsmæssigt overskud i hver eneste måned fra april 2014 til og med december 2014.

## Kapitalberedskab og kapitaltab

Pengestrømmen i 2014 var positiv med 19,6 MDKK og Mols-Linien havde pr. 31.12.14 en positiv likvid beholdning på 4,2 MDKK.

Selskabet forventer også i 2015 en positiv pengestrøm som følge af det forventede resultat for året, hvorfor de likvide beholdninger pr. 31.12.15 vil blive markant større end primo året.

Desuden er der også for 2015 etableret kreditfacilitet, hvorfor ledelsen anser kapitalberedskabet for tilstrækkeligt. Der henvises i øvrigt til omtalen i note 2 vedrørende udtalelse om going concern.

Egenkapitalen pr. 31.12.14 er opgjort til 40,2 MDKK, hvilket er under 50% af selskabets aktiekapital. Ledelsen har på generalforsamlingen den 18.04.13 i overensstemmelse med selskabslovens §119 redegjort for selskabets økonomiske stilling. Resultatudviklingen i 2014 og forventningerne til 2015 viser, at Mols-Linien følger de af ledelsen lagte planer.

Mols-Linien sikrer løbende de fremtidige oliepriser, således at minimum 2/3-dele af de kommende 12 måneders olieforbrug er sikret mod olieprisstigninger. Det markante og pludselige fald i oliepriserne i 4. kvartal 2014 har derfor ikke påvirket resultatudviklingen i 2014 positivt, idet priserne i 4. kvartal 2014 blev sikret til en fast pris før faldet i oliepriserne.

Faldet i oliepriserne i 4. kvartal 2014 har medført en regnskabsmæssig negativ regulering af fastpriskontrakter vedrørende 2015 på 42,3 MDKK pr. 31.12.14. Jævnfør de gældende regnskabsregler skal reguleringen via totalindkomstopgørelsen fratrækkes egenkapitalen pr. 31.12.14.

Reguleringen på 42,3 MDKK er en midlertidig periodisering, der vil komme positivt tilbage over egenkapitalen i takt med at fastpriskontrakterne udløber i 2015.

### **Forventninger til 2015**

Mols-Linien forventer, at det totale marked for personbiler mellem Øst- og Vestdanmark i 2015 vil stige med ca. 2,0%.

På baggrund af den gennem 2014 stigende trafikmængde og forventningen til det totale marked for 2015 forventes der overført ca. 1,2 millioner personbilsenheder med Mols-Linien i 2015.

Rederiet har med fastpriskontrakter sikret en fast oliepris i DKK for hele 2015.

Med udgangspunkt i disse forudsætninger forventer Mols-Linien et positivt resultat i 2015 i intervallet 25 MDKK til 35 MDKK efter skat, mod et resultat i 2014 på 21,4 MDKK efter skat, eksklusiv forsikringsstatning vedrørende Max Mols.

### **Generelt**

Mols-Liniens ledelse ønsker at takke medarbejderne i rederiet for en meget positiv og engageret indsats.

## Ledelsesberetning

### Selskabets hoved- og nøgletal

	2014 MDKK	2013 MDKK	2012 MDKK	2011 MDKK	2010 MDKK
<b>Hovedtal</b>					
<b>Resultatopgørelse</b>					
Nettoomsætning	611,9	535,5	464,7	501,1	491,5
Andre driftsindtægter	9,8	0	0	0	0
Omkostninger ekskl. nedskrivninger	535,5	528,1	476,0	569,4	535,8
Nedskrivninger	0	0	49,3	65,0	0
Driftsresultat (EBIT)	86,2	7,4	-60,6	-133,3	-44,3
Resultat af finansielle poster	-51,7	-42,4	-24,2	-8,5	-7,1
Resultat af fortsættende aktiviteter	34,5	-35,1	-84,9	-141,9	-48,0
Resultat af ophørte aktiviteter	0	0	-3,6	23,0	-29,5
Årets resultat	34,5	-35,1	-88,5	-118,9	-77,5
<b>Balance pr. 31. december</b>					
Skibe	849,9	898,3	469,9	171,7	374,9
Øvrige langfristede aktiver	22,8	25,7	27,7	36,7	64,7
Kortfristede aktiver, fortsættende aktiviteter	68,9	41,0	51,5	97,2	223,6
Kortfristede aktiver, ophørte aktiviteter	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Aktiver i alt	941,6	965,0	549,1	305,7	663,2
Egenkapital	40,2	47,9	82,3	171,1	285,0
Langfristede forpligtelser	761,7	785,1	361,3	10,1	136,7
Kortfristede forpligtelser, fortsættende aktiviteter	139,7	129,2	102,4	115,1	241,5
Kortfristede forpligtelser, ophørte aktiviteter	0,0	2,8	3,1	9,4	0,0
Passiver i alt	941,6	965,0	549,1	305,7	663,2
<b>Pengestrømsopgørelse</b>					
Pengestrømme vedrørende drift	42,0	14,1	-20,0	-10,6	10,2
Pengestrømme vedrørende investeringer, netto	-3,3	-23,0	-8,0	89,1	-53,2
Heraf til investering i materielle aktiver	-11,6	-55,4	-48,7	-42,2	-55,1
Pengestrømme vedrørende finansiering	-16,4	-11,1	-8,1	-11,3	-22,3
Pengestrømme vedrørende ophørte aktiviteter	-2,8	-0,3	-9,9	65,8	-18,8
Ændring i likviditet	19,6	-20,3	-46,0	132,9	-84,2
Likvider	4,2	-15,3	5,0	51,0	-81,9
<b>Øvrige hovedtal</b>					
Overførte personbilsenheder (stk.)	1.138.315	1.044.313	812.306	719.703	693.986
Overførte personbiler (stk.)	967.509	938.465	751.635	694.639	672.030
Gennemsnitligt antal fuldtidsansatte, inkl. ophørte aktiviteter	237	233	223	351	394
Gennemsnitligt antal aktier (t.stk.)	13.959	13.959	13.959	13.959	13.959
Gennemsnitligt antal aktier, udvandet (t.stk.)	13.959	14.128	14.128	14.128	14.128

**Ledelsesberetning**

	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Nøgletal</b>					
<b>Aktierelaterede nøgletal</b>					
Resultat pr. aktie (DKK)	2,5	-2,5	-6,3	-8,5	-5,6
Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)	2,5	-2,5	-6,3	-8,5	-5,6
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter (DKK)	2,5	-2,5	-6,1	-10,2	-3,4
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter udvandet (DKK)	2,5	-2,5	-6,1	-10,2	-3,4
Indre værdi pr. aktie (DKK)	2,8	3,4	5,8	12,1	20,1
Børskurs ultimo (DKK)	23,6	16,2	13,8	14,0	27,0
<b>Driftsrelaterede nøgletal</b>					
Egenkapitalforrentning (%)	78,3	-53,9	-69,8	-52,1	-26,0
Overskudsgrad (EBIT-margin) (%)	14,1	1,4	-13,0	-26,6	-9,0
Soliditetsgrad (%)	4,3	5,0	15,0	56,0	43,0

**Definitioner og beregningsformler**

Hoved- og nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2010".

Overskudsgrad (%)	$\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$
Egenkapitalforrentning (%)	$\frac{\text{Resultat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$
Gennemsnitligt antal aktier (stk.)	Det vægtede gennemsnitlige antal aktier i om-løb i en given periode, eksklusiv selskabets egne aktier.
Soliditetsgrad (%)	$\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Samlede aktiver ultimo}}$

Beregning af resultat pr. aktie er specificeret i note 10.

## Regnskabsberetning

Årsregnskabet aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

### Resultatopgørelsen

#### Omsætning

Selskabets omsætning er i 2014 opgjort til 611,9 MDKK mod en omsætning i 2013 på 535,5 MDKK, hvilket er en stigning på 76,4 MDKK, svarende til en stigning på 14,3% i forhold til 2013.

Trafikomsætningen på hurtigfærgerne blev i 2014 på 532,3 MDKK, hvilket var 69,5 MDKK større end i 2013. Mols-Linien arbejder løbende på at maksimere den samlede omsætning pr. afgang. I 2014 blev omsætningen 99 TDKK pr. afgang mod 84 TDKK i 2013, svarende til en stigning på 17,9%.

Mols-Linien overfører flere og flere lastbiler og øvrige enheder, hvorfor nøgletallet "Personbilsenheder" nu inkluderes på oversigten. I "Personbilsenheder" medregnes lastbiler og øvrige enheder svarende til hvor mange personbilspladser de optager på vogn dækket

Trafikudvikling i 2014	2014	2013	Ændring i stk.	Ændring i %
Personbilsenheder	1.138.315	1.044.313	94.002	9,0%
Personbilsenheder pr. afgang	185	161	24	14,9%
Personbiler i stk.	967.509	938.465	29.044	3,1%
Personbiler i stk. pr. afgang	157	146	11	7,5%
Passagerer	2.524.506	2.463.081	61.425	2,5%

Omsætningen i Mols-Liniens cateringafdeling blev i 2014 på 79,6 MDKK mod 72,8 MDKK i 2013, hvilket er en stigning på 9,3%. Cateringkonceptet gennemgår løbende ændringer med en række nye tilbud på mad- og drikkevarer, herunder en ombygning af KatExpress 1 med en ny og større Business BlueClass-Lounge og etablering af en Baresso-café på Max Mols, så der nu er Baresso-caféer på alle færger.

#### Omkostninger

Selskabets samlede omkostninger inkl. af- og nedskrivninger udgjorde 535,5 MDKK i 2014 sammenlignet med 528,1 MDKK i 2013. De samlede omkostninger i 2013 var positivt påvirket med fortjeneste ved salg af anlægsaktiver på 9,8 MDKK.

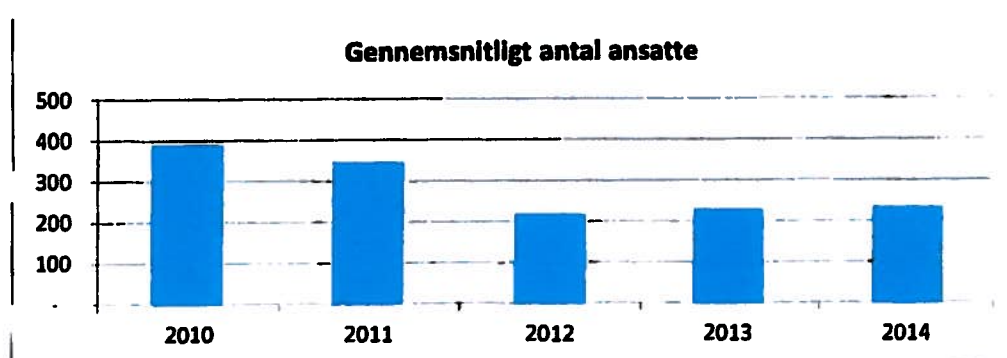
Korrigeret for fortjeneste ved salg af anlægsaktiver i 2013, blev selskabets samlede omkostninger inklusive almindelige af- og nedskrivninger 535,4 MDKK i 2014 sammenlignet med 537,9 MDKK i 2013. Det er således lykkedes for selskabet at reducere omkostningerne i 2014 sammenlignet med 2013.

Omkostningerne til olieforbrug blev reduceret fra 224,2 MDKK i 2013 til 210,6 MDKK i 2014. Mols-Linien sikrer løbende prisen på olie, således at minimum 2/3-dele af de kommende 12 måneders forbrug er sikret mod stigning i olieprisen. Det markante fald i olieprisen i 4. kvartal 2014 påvirkede ikke resultatet for 2014, idet Mols-Liniens olieindkøb i 4. kvartal 2014 forinden var sikret til en fast pris.

#### Medarbejdere

Personaleomkostningerne blev i 2014 på 128,4 MDKK mod 126,7 MDKK i 2013, hvilket svarer til en stigning på 1,4%.

Mols-Linien beskæftigede i 2014 i gennemsnit 237 medarbejdere mod 233 i 2013.



Den faste stab af medarbejdere blev i årets løb suppleret med en række afløsere, primært i cateringafdelingen og driftscenteret i forbindelse med travle ferieperioder, ved højtiderne og lignende.

Alle afløsere gennemgår et fast tilrettelagt kursusforløb for at sikre, at de altid lever op til Mols-Liniens høje krav til sikkerhed og service om bord på rederiets færges.

#### Afskrivninger

Afskrivningerne på anlægsaktiverne blev i 2014 på 54,5 MDKK mod 51,3 MDKK i 2013.

#### Finansielle poster

Nettofinansieringsudgifterne i 2014 på 51,7 MDKK var 9,3 MDKK større end i 2013, primært som følge af et helt år med indregning af finansiel leasingaftale vedrørende KatExpress 2.

#### Skat

Mols-Linien er omfattet af skattereglerne for tonnageskatning. Rederier, som er omfattet af ordningen for tonnageskatning, bliver beskattet efter rederiets samlede nettotonnage. For Mols-Liniens nuværende tonnager medfører dette en årlig beskatning på 0,1 MDKK.

## Balancen

### Aktiver

De samlede aktiver udgjorde ultimo 2014 941,6 MDKK mod 965,0 MDKK ved udgangen af 2013.

De materielle aktiver udgjorde 872,6 MDKK ultimo 2014. Årets tilgang på skibe var 9,4 MDKK, hvoraf 5,1 MDKK vedrørte aktivering af periodiske eftersyn i forbindelse med dokophold for rederiets færges. Denne post bliver afskrevet frem til næste dokeftersyn. De materielle anlægsaktiver blev reduceret med periodens af- og nedskrivninger på 54,5 MDKK. De finansielle anlægsaktiver udgjorde 0,1 MDKK og omfattede kapitalandele i et datterselskab.

De kortfristede aktiver udgjorde 68,9 MDKK ultimo 2014 og bestod af varebeholdninger på 26,6 MDKK, tilgodehavender på 38,1 MDKK og likvide beholdninger på i alt 4,2 MDKK.

### Passiver

Selskabets egenkapital udgjorde ultimo 2014 40,2 MDKK, et fald på 7,8 MDKK i forhold til ultimo 2013. Egenkapitalen er positivt påvirket med årets resultat på 34,5 MDKK og negativt påvirket af dagsværdiregulering af finansielle instrumenter mv. på 42,3 MDKK. Dagsværdireguleringen vedrører fastpriskontrakter af olieleverancer, der sikrer pengestrømme (omkostninger til olie) i 2015.

Selskabets samlede forpligtelser er reduceret fra 917,1 MDKK i 2013 til 901,4 MDKK i 2014.

## Pengestrøm og likviditet

Mols-Liniens drift bidrog i 2014 positivt til pengestrømmen med 42,0 MDKK sammenlignet med et positivt bidrag på 14,1 MDKK i 2013.

I 2014 har der været de investeringer, som er beskrevet i afsnittet om selskabets aktiver.

Samlet var der en positiv ændring i selskabets likviditet på 19,6 MDKK i 2014, hvorved der ved slutningen af 2014 var likvide beholdninger på 4,2 MDKK.



## Mols-Liniens flåde

### KatExpress 1

**Bygget:** 2009, Yard No. 066

**Type:** Incat 112 m Wave Piercing Catamaran

**Dødvægt:** 940 tons (highspeed) – 1.440 (lowspeed)

**Kapacitet:** 417 biler og 1.000 passagerer

**Længde:** 112,6 meter – **Bredde:** 30,5 meter

**Hastighed:** 36 knob (67 km/t)

**Overfartstid:** ca. 75 minutter på Odden-Aarhus

**Hovedmaskiner:** MAN 28/33D (4 x 9.000 kW)

**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

### KatExpress 2

**Bygget:** 2013, Yard No. 067

**Type:** Incat 112 m Wave Piercing Catamaran

**Dødvægt:** 940 tons (highspeed) – 1.440 (lowspeed)

**Kapacitet:** 417 biler og 1.000 passagerer

**Længde:** 112,6 meter – **Bredde:** 30,5 meter

**Hastighed:** 36 knob (67 km/t)

**Overfartstid:** ca. 75 minutter på Odden-Aarhus

**Hovedmaskiner:** MAN 28/33D (4 x 9.000 kW)

**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

KatExpress 1 og 2 har restaurant, separat Business Lounge, bistro med kiosk og hvilestole samt Baresso Kaffeebar. Til børn er der legerum med video.



**Max Mols**

**Bygget:** 1998, Yard No. 048

**Type:** Incat 91 m Wave Piercing Catamaran

**Dødvægt:** 509 ton

**Kapacitet:** 220 biler/780 passagerer

**Længde:** 91,3 meter – **Bredde:** 26 meter

**Hastighed:** 45 knob (84 km/t)

**Overfartstid:** ca. 70 minutter på Odden - Aarhus og ca. 50 minutter på Odden - Ebeltoft

**Hovedmaskiner:** 4 x Ruston 20RK270

- 4 x 7.080 kW

**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

Max Mols har restaurant, separat Business Lounge, café med kiosk, hvilestole og flere udvendige dæk. I 2014 er der endvidere etableret Baresso Kaffebur. Til børnene er der legerum med video.

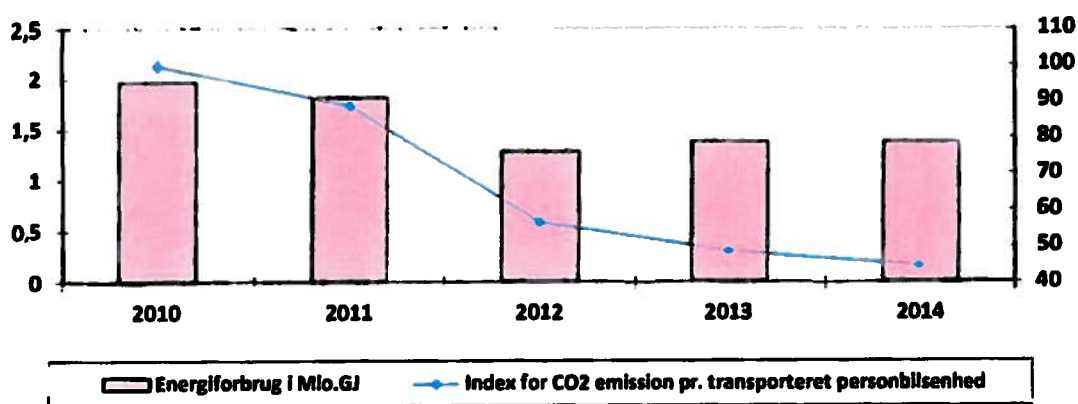
## Mols-Linien & miljøet

På miljøområdet bestræber Mols-Linien sig på at være en ansvarlig og professionel drevet virksomhed.

### Mols-Liniens energiforbrug

I 2014 brugte Mols-Liniens hurtigfærger ca. 1,4 mio. GJ til brændstof, hvilket er samme niveau som i 2013, men fortsat ca. 30% mindre end energiforbruget i 2010.

Den gennemsnitlige emission af CO<sub>2</sub> pr. transporteret personbilsenhed faldt i 2014 med 8% i forhold til 2013. Emissionen af CO<sub>2</sub> pr. transporteret personbilsenhed er således reduceret med ca. 55% i forhold til niveauet i 2010.



### Trafikpolitik er også miljøpolitik

I disse år føres en debat om infrastrukturen i Danmark, ikke mindst forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark.

Placeringen af Mols-Liniens færgeruter på Kattegat udgør en naturlig genvej i Danmark, som sparer de rejsende mellem Storkøbenhavn og Øst-/Midt- eller Nordjylland for ca. 200 km bilkørsel hver vej.

De langsigtede prognoser for trafikudviklingen indikerer, at der vil være vækst i antallet af personbiler på de danske landeveje. Prognoseme lægger op til, at trafiktætheden og antallet af bilkøer vil vokse markant i de kommende år med endnu længere transporttider til følge.

I den forbindelse spiller Mols-Linien en afgørende rolle både til aflastning af trafikken, og på det miljømæssige område.

Derfor er det Mols-Liniens miljømæssige målsætning at bidrage til:

- Fortsat reduktion af CO<sub>2</sub>- emissionen pr. transporteret personbilsenhed
- Reduktion af alle øvrige emissioner
- Reduktion af alle former for affald

## **Samfundsansvar – Corporate Social Responsibility (CSR)**

Mols-Liniens aktiviteter er via færgedrift at fragte passagerer, personbiler, lastbiler og busser mellem Jylland og Sjælland, herunder at levere serviceydelser i forbindelse hermed før, under og efter overfarten. Mols-Linien bestræber sig i den forbindelse på at drive sin virksomhed på en forsvarlig måde og ønsker at leve op til lovgivningen inden for de områder der udøves virksomhed i.

Mols-Linien arbejder med konkrete målsætninger for en række væsentlige og relevante områder, men der er ikke vedtaget en samlet politik for samfundsansvar i selskabets strategi. For 2014 indeholder Mols-Liniens redegørelse for samfundsansvar derfor ikke særlige oplysninger om de standarder, selskabet følger, hvordan Mols-Linien omsætter politikker til handling, en vurdering af, hvad Mols-Linien har opnået samt forventninger til det fremtidige arbejde.

Helt generelt består Mols-Liniens aktiviteter af danske aktiviteter, hvor der allerede eksisterer love og retningslinjer for blandt andet menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder (herunder sikkerhed og arbejdsmiljø), miljø og anti-korruption, som Mols-Linien er underlagt og overholder.

Endvidere foretager Mols-Linien sine væsentligste indkøb hos leverandører i Norden, medlemslande i EU samt i Australien. Mols-Linien har fået oplyst, at der for leverandører i disse lande ligeledes eksisterer love og principper for samfundsansvarsbegreberne.

Mols-Linien er endvidere underlagt og følger de restriktive retningslinjer og love, der gælder for søførende på danske skibe, samt for service- og cateringområdet og rederiets kontorer og terminaler.

Arbejdet med ovennævnte områder sker ved løbende opfølgning og kommunikation, således at der sker en forankring hos såvel ledelse som medarbejdere, hvorved Mols-Linien opnår en fælles holdning til begreberne omkring samfundsansvar jf. ovenfor.

Det betyder, at ovenstående grundholdninger afspejler sig ved indgåelse af kontrakter og aftaler, hvor det overordnede mål først og fremmest er at skabe de nødvendige rammer for et tillidsfuldt, ordentligt og udviklende samarbejde, hvor social ansvarlighed er en naturlig følge af Mols-Liniens overordnede holdninger.

## **Corporate Governance og redegørelse for virksomhedsledelse**

Mols-Linien A/S har udarbejdet en lovpligtig redegørelse for virksomhedsledelse for regnskabsåret 2014, jf. årsregnskabslovens § 107b. Den lovpligtige redegørelse er opdelt i tre afsnit:

- En redegørelse for Mols-Linien A/S' arbejde med Anbefalingerne om god selskabsledelse (Corporate governance).
- En beskrivelse af hovedelementerne i Mols-Linien A/S' interne kontrol- og risikostyringssystem i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.
- En beskrivelse af sammensætningen af Mols-Linien A/S' ledelsesorganer, deres udvalg og disses funktion.

### **Corporate Governance**

Mols-Linien A/S' bestyrelse og direktion søger til stadighed at sikre, at selskabets ledelsesstruktur og kontrolsystemer er effektive, hensigtsmæssige og velfungerende. En række interne politikker og procedurer er vedtaget i relevante fora og vedligeholdes løbende med henblik på at sikre en hensigtsmæssig og passende styring af selskabet.

Komiteén for god Selskabsledelse offentliggjorde den 6. maj 2013 ajourførte Anbefalinger for god selskabsledelse, baseret på "følg eller forklar"-princippet (senest optateret november 2014). Det er bestyrelsens opfattelse, at Anbefalingerne for god selskabsledelse følges i et væsentligt omfang.

En nærmere gennemgang af anbefalingerne sammenholdt med Mols-Liniens politikker fremgår af selskabets hjemmeside, [http://www.mols-linien.dk/multimedia/Corporate Governance 2014.pdf](http://www.mols-linien.dk/multimedia/Corporate_Governance_2014.pdf). Såvel anbefalingerne om god selskabsledelse som Mols-Linien A/S' politikker ajourføres løbende, og offentliggøres én gang årligt i forbindelse med offentliggørelsen af årsrapporten.

For at tiltrække og fastholde selskabets ledelsesmæssige kompetencer er direktionens og de ledende medarbejderes aflønning fastlagt under hensyntagen til arbejdsopgaver, værdiskabelse og vilkår i sammenlignelige virksomheder. Der har tidligere været fastlagt et incitamentsprogram for de ledende medarbejdere i rederiet, som en del af de berørte ledeses samlede vederlag, men dette program er ikke videreført af den nuværende bestyrelse. Overordnede retningslinjer i henhold til selskabslovens §139 vedrørende incitamentsaflønning af direktionen forefindes på Selskabets hjemmeside, <http://www.mols-linien.dk/index.dsp?page=3636x>

Bestyrelsen modtager et fast honorar som vederlag for arbejdet i selskabet, og medlemmerne har ikke noget incitamentsprogram.

Bestyrelsen har fastsat konkrete mål for at sikre mangfoldigheden i selskabets ledelsesniveauer samt gjort status over opfyldelsen heraf. Der henvises til hjemmesiden, [http://www.mols-linien.dk/multimedia/Mangfoldighed og kvinder i ledelse 2014 pdf](http://www.mols-linien.dk/multimedia/Mangfoldighed_og_kvinder_i_ledelse_2014.pdf), hvor måltal og politikker for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen i Mols-Linien A/S er offentliggjort.

### **Hovedelementerne i selskabets interne kontrol- og risikostyring i forbindelse med regnskabsaf-læggelsesprocessen**

Formålet med de interne kontrol- og risikostyringssystemer er dels at sikre, at Mols-Liniens regnskab aflægges i henhold til gældende regnskabslovgivning og danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber, dels for at sikre en retvisende og informativ rapportering uden væsentlige fejl og mangler.

De interne kontrol- og risikostyringssystemer har til formål at sikre, at væsentlige fejl og uregelmæssigheder i rapporteringen opdages og korrigeres, men giver ikke en absolut sikkerhed for, at alle fejl opdages og korrigeres. Systemerne kan opdeles i følgende områder:

- Kontrolmiljø

- Risikovurdering
- Kontrolaktiviteter
- Information og kommunikation
- Overvågning

### **Kontrolmiljø**

Bestyrelsen overvåger regnskabsaflæggelsen og de interne kontrol- og risikostyringssystemers effektivitet, samt drøfter væsentlige skøn og usikkerheder i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Direktionen har ansvaret for, at risikostyringssystemer og kontroller er effektive, og direktionen har implementeret kontroller til at imødegå risici vedrørende regnskabsaflæggelsen.

Bestyrelsen vurderer mindst en gang årligt selskabets organisationsstruktur og bemanding på væsentlige områder, herunder inden for områder i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen inklusive blandt andet it og skat.

### **Risikovurdering**

Bestyrelse, herunder det nedsatte revisionsudvalg, og direktion foretager løbende en vurdering af de risici, som påhviler Mols-Linien, inklusive risici ved regnskabsaflæggelsen. Som led heri vurderes risikoen for svig og uregelmæssigheder.

For alle væsentlige regnskabsområder er systemer, procedurer og kontrolaktiviteter til minimering af risikoen for væsentlige fejl og mangler i forbindelse med regnskabsaflæggelsen beskrevet og dokumenteret.

Bestyrelse og direktion tager, som led i risikovurderingen årligt stilling til risikoen for besvigelser og til de foranstaltninger, der skal tages med henblik på at reducere og/eller eliminere disse risici. Herunder vurderer bestyrelsen den daglige ledelses mulighed for at tilsidesætte kontroller og for at udøve upassende indflydelse på regnskabsaflæggelsen.

### **Kontrolaktiviteter**

Kontrolaktiviteterne tager udgangspunkt i risikovurderingen. Målet med selskabets kontrolaktiviteter er at sikre, at de af ledelsen udstukne mål, politikker, manualer, procedurer mv. opfyldes for rettidigt at forebygge, opdage og rette eventuelle fejl, afvigelser eller mangler. Kontrolaktiviteterne er integreret i regnskabs- og rapporteringssystemer og omfatter blandt andet procedurer for godkendelse og attestation, systemmæssige kontroller, afstemninger og analytiske kontroller.

Direktionen følger op på, at der sker en korrektion af eventuelle svagheder i de interne kontroller, og at eventuelle fejl og mangler, som bliver konstateret og rapporteret, bliver afhjulpet.

**Information og kommunikation**

Bestyrelse og direktion har en informations- og kommunikationsprocedure, der blandt andet fastlægger kravene til regnskabsaflæggelsen og til den eksterne finansielle rapportering i overensstemmelse med lovgivningen og forskrifterne herfor.

Informationssystemerne er indrettet med henblik på, at der under hensyntagen til den for børsnoterede selskaber foreskrevne fortrolighed løbende på relevant niveau identificeres, opsamles og kommunikeres relevant information, rapporter mv., som gør det muligt for den enkelte effektivt og pålideligt at udføre opgaverne og at udføre kontroller. De informationer og transaktioner, som danner grundlaget for den regnskabsmæssige rapportering, opsamles og registreres således i et integreret regnskabs- og informationssystem efter ensartede principper og definitioner.

**Overvågning**

Overvågningen sker ved løbende, periodiske vurderinger og kontroller på alle niveauer i selskabet, herunder ved anvendelse af selskabets økonomi- og informationssystem til at overvåge den regnskabsmæssige information. Systemet gør det muligt at afdække væsentlige fejl og mangler i regnskabsaflæggelsen, herunder væsentlige svagheder i de interne kontroller og systemer.

Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere modtager løbende intern regnskabsrapportering, som de blandt andet sammenholder med deres egen viden og forventninger. Den løbende rapportering udvikles løbende.

**Bestyrelsesmedlemmer og direktion****Frantz Palludan**

Født den 4. april 1953, køn: Mand

Bestyrelsesformand

Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009

Medlem af revisionsudvalget

**Stilling**

Advokat og partner i Nielsen Nørager Advokatpartnerselskab

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig

**Ledelseshverv**

Formand for bestyrelsen i:

Arista S.A. SICAV-SIF

ASX 14743 A/S

Biludan Gruppen A/S

Berlin High End A/S

Britannia Invest A/S

samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.

John Mast A/S

Melitta Nordic A/S

Svenningsens Maskinforretning A/S

LUPA ApS

Foreningen European Retail

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 21.000 stk. (2013: 21.000 stk.)

**Kaare Vagner Jensen**

Født den 1. marts 1946, køn: Mand

Næstformand

Indtrådt i bestyrelsen den 24. april 2008

**Ledelseshverv***Formand for bestyrelsen i:*

Strandøre Invest A/S

ERRIA A/S

Skako A/S

Skako Vibration A/S

Skako Concrete A/S

Nordatlantisk Venture A/S

Copenhagen Engineering A/S

LS Stålmontage ApS

Lindø Industripark A/S

**Stilling**

Direktør / maskinmester

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Medlem af bestyrelsen i:**

Riegens Investment A/S

Riegens A/S

Management Equity Vietnam ApS

ERRIA Container Service Ltd.

Plumrose Latinoamericana, C. A.

Medlem af Investeringskomiteen for LD Invest Vietnam K/S

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 3.882 stk. (2013: 3.882 stk.)

**Bo Jagd**

Født den 11. marts 1943, køn: Mand

Næstformand

Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009

Formand for revisionsudvalget

**Stilling**

Direktør i Bojacon ApS

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Ledelseshverv***Formand for bestyrelsen i:*

Offshore Wind Capital ApS

**Medlem af bestyrelsen i:**

Mermaid Asset Management Fondsmæglerselskab A/S

Wide Invest ApS

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2013: 0 stk.)

**Lars Christensen**

Født den 10. juli 1966, køn: Mand

Bestyrelsesmedlem

Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009

**Ledelseshverv***Formand for bestyrelsen i:*

Lindcom A/S

Chris Shipping ApS

**Stilling**

Senior Vice President i Torn A/S

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2013: 0 stk.)

**Jens Peter Toft**

Født den 30. september 1954, køn: Mand

Bestyrelsesmedlem

Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009

Medlem af revisionsudvalget

**Ledelseshverv***Formand for bestyrelsen i:*

Mipsalus Holding ApS samt et datterselskab

*Medlem af bestyrelsen i:*

Bitten og Mads Clausens Fond

Biludan Gruppen A/S\*

Investeringsforeningen Danske Invest

Investeringsforeningen Danske Invest Select

Investeringsforeningen Profil Invest

\*samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.

**Stilling**

Adm. direktør i Selskabet af 11. december 2008

ApS samt et datterselskab

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

*Medlem af bestyrelsen i:*

Investeringsforeningen ProCapture

Kapitalforeningen Danske Invest Institutional

Kapitalforeningen AP Invest

Enid Ingemanns Fond

A/S Damskibsselskabet DFK

Solar A/S

PNO Holding A/S\*

Selskabet af 11. december 2008 ApS

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 3.000 stk. (2013: 3.000 stk.)

**Georg Schuster**

Født den 8. oktober 1954, køn: Mand

Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant

Indtrådt i bestyrelsen den 23. april 2014

**Stilling**

Skibsassistent i Mols-Linien A/S

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i Mols-Linien A/S.

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2013: 0 stk.)



**Allan Holm Corneliussen**

Født den 30. april 1966, køn: Mand  
Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant  
Indtrådt i bestyrelsen den 23. april 2014

**Stilling**

Maskinmester i Mols-Linien A/S

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i Mols-Linien A/S.

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2013: 0 stk.)

**Thomas Bisgaard Jensen**

Født den 19. januar 1970, køn: Mand  
Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant  
Indtrådt i bestyrelsen den 23. april 2014

**Stilling**

Assistant Technical Manager i Mols-Linien A/S

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i Mols-Linien A/S.

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 180 stk. (2013: 180 stk.)

**Direktion:****Søren Jespersen**

Født den 28. september 1957, køn: Mand

**Stilling**

Adm. direktør i Mols-Linien A/S

Adm. direktør i Rørbye Consulting ApS

**Ledelseshverv****Formand for bestyrelsen i:**

Pro Design Investment A/S  
Pro Design International A/S  
Copenhagen Cruise Network

**Medlem af bestyrelsen i:**

Vingo Invest ApS  
Atlantic Airways  
Bilfærgernes Rederiforening  
Den Danske Maritime Fond

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 23.620 stk. (2013: 23.620 stk.)

**Revisionsudvalg**

Mols-Linien A/S' revisionsudvalg har til formål at forberede beslutninger og indstillinger til behandling og godkendelse i den samlede bestyrelse. Revisionsudvalget har ikke selvstændig beslutningskompetence; men det refererer og indstiller til den samlede bestyrelse.

- Udvalget består af tre medlemmer
- Medlemmerne vælges for et år ad gangen af og blandt bestyrelsesmedlemmerne

- Formanden for udvalget udpeges af bestyrelsen for et år ad gangen
- Udvalget holder mindst 2 møder om året
- Andre ledelsesmedlemmer kan deltage i udvalgets møder efter anmodning fra udvalget

Revisionsudvalget består af Bo Jagd (formand), Frantz Palludan og Jens Peter Toft

## **Aktionær- og børsforhold**

### **Aktiekapital**

Mols-Linien A/S' aktier er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S under fondskode DK0060135465. Mols-Linien aktien har én aktieklasser, som er frit omsættelig og består af 14.166.670 aktier á kr. 20, svarende til en aktiekapital på kr. 283.333.400. Hver aktie har én stemme.

### **Navnenotering af Mols-Linien aktier**

I henhold til Mols-Liniens vedtægter skal Mols-Liniens aktier være navnenoterede. Som aktionær kan man således kun udøve sine rettigheder, hvis man er navnenoteret. Navnenoteringen kan ske ved henvendelse til kontoførende/depotførende bank.

For at kunne udøve sin stemmeret på generalforsamlingen skal man som aktionær være navnenoteret i Mols-Liniens ejerbog inden den registreringsdag, der fastsættes i forbindelse med afholdelse af en generalforsamling.

### **Ejerforhold**

Ved årets udgang havde Mols-Linien 2.237 navnenoterede aktionærer, som tilsammen repræsenterede 13.564.387 aktier, svarende til ca. 96% af Mols-Liniens aktiekapital. Af disse navnenoterede aktionærer repræsenterede danske aktionærer ca. 99%.

### **Storaktionærer**

Ud af ovennævnte navnenoterede aktionærer ejer følgende aktionærer mere end 5% af selskabets aktiekapital eller stemmerettighederne på tidspunktet for aflæggelsen af regnskabet:

Clipper Ferry Invest A/S, København Ø	29,95%
FS Finans III A/S, København V	26,35%
Rudersdal A/S under konkurs, Birkerød	10,73%
Figaro Aktieinvest ApS, Hellerup	7,89%

### **Ledelsesstruktur**

Generalforsamlingen er selskabets øverste myndighed. Beslutninger træffes med simpel stemmeflerhed, medmindre andet følger af lovgivningen eller vedtægterne. Ændring af vedtægter eller opløsning af selskabet kræver, at halvdelen af aktionærerne er mødt frem, og at 2/3 af de fremmødte stemmer for.

Selskabet ledes af en bestyrelse bestående af mindst 4 og højst 6 medlemmer, der vælges af generalforsamlingen for 1 år ad gangen og tre bestyrelsesmedlemmer, der vælges af medarbejderne for 4 år ad gangen. Bestyrelsen ansætter direktionen og forestår sammen med denne ledelsen af selskabet. Bestyrelsen skal sørge for en forsvarlig organisation af selskabets virksomhed, idet det indbyrdes forhold mellem bestyrelse og direktion fastlægges ved reglerne i selskabsloven og bestyrelsens forretningsorden.

Ud over hvad der fremgår af regnskabet note 6 har Mols-Linien ikke med aftalepartnere, ledelse og øvrige medarbejdere indgået væsentlige aftaler, som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med selskabet ændres som følge af et gennemført overtagelsestilbud.

### **Bestyrelsens bemyndigelser**

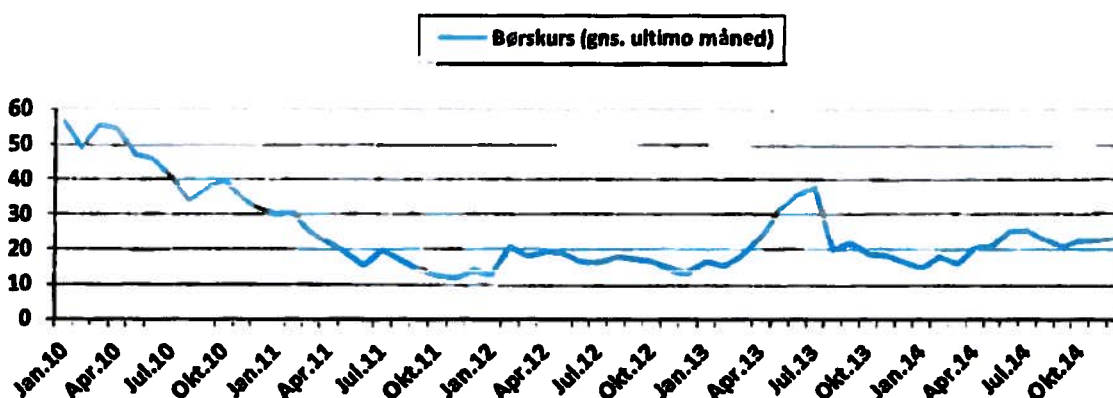
Bestyrelsen er i perioden indtil den 20. april 2015 bemyndiget til af én eller flere omgange at udvide selskabets aktiekapital med indtil nominelt kr. 2.000.000 ved udstedelse af indtil 100.000 aktier á kr. 20 til medarbejdere i selskabet mod kontant tegning til markedskurs eller til en kurs, der er lavere end markedskursen, eller ved udstedelse af fondsaktier. For nye aktier skal ikke gælde særlige rettigheder, omsættelighedsbegrænsninger eller bestemmelser om indløsning, og de skal udstedes til ihændehaber, men kan noteres på navn i selskabets ejerbog. Nye aktier skal give ret til udbytte og andre rettigheder i selskabet fra det tidspunkt, bestyrelsen bestemmer i sin forhøjelsesbeslutning.

### **Selskabets besiddelse af egne aktier**

Pr. 31. december 2014 havde Mols-Linien A/S en beholdning af egne aktier på 207.450 aktier, svarende til ca. 1,5% af aktiekapitalen. Oplysninger om besiddelsen af egne aktier fremgår endvidere af årsregnskabet note 18.

### **Kursudvikling**

Aktiekursen sluttede den 31. december 2014 på kurs 23,60, hvilket betød, at markedsværdien af selskabets aktier pr. 31. december 2014 udgjorde 334,3 MDKK. Pr. 31. december 2013 var kursen 16,20 og markedsværdien af selskabets aktier udgjorde 229,5 MDKK.



### Udbyttepolitik

Som følge af Mols-Liniens regnskabsmæssige resultat i 2014 indstiller bestyrelsen til generalforsamlingen, at selskabet ikke udbetaler udbytte for året.

### Arbejdet med Investor Relations

Det er Mols-Liniens målsætning for arbejdet med Investor Relations at sikre:

- Et højt informationsniveau om alle relevante forhold i selskabet.
- En vedvarende aktiv og åben dialog med investorer og analytikere.
- Formidling af information til aktiemarkedet om selskabets økonomiske og driftsmæssige forhold og strategier.

For uddybende oplysninger henvises til selskabets hjemmeside under afsnittet investor ([https://www.vponline.dk/ip/ctrl/portal/Frontpage.do?command=&asident\\_28400](https://www.vponline.dk/ip/ctrl/portal/Frontpage.do?command=&asident_28400)), hvor oplysninger af særlig relevans for selskabets aktionærer er samlet.

**Selskabsmeddelelser i 2014**

		<b>Selskabs- meddelelse</b>
10.11.14	Mols-Linien A/S – Finanskalender 2015	239
10.11.14	Periodemeddelelse for 1. – 3. kvartal 2014	238
21.08.14	Delårsrapport for perioden 1. januar – 30. juni 2014	237
23.04.14	Ordinær generalforsamling i Mols-Linien A/S den 23. april 2014	236
23.04.14	Periodemeddelelse for 1. kvartal 2014	235
31.03.14	Indkaldelse til ordinær generalforsamling 23. april 2014	234
06.03.14	Offentliggørelse af årsrapport 2013	233
09.01.14	Selskabsmeddelelse – ændret forventning til resultat for 2013	232

**Mols-Linien A/S – Finanskalender 2015**

- 03.03.15 Offentliggørelse af årsrapport for 2014
- 22.04.15 Ordinær generalforsamling i Aarhus
- 22.04.15 Periodemeddelelse for 1. kvartal 2015
- 22.04.15 Orientering om forløbet af selskabets generalforsamling
- 20.08.15 Offentliggørelse af delårsrapport for 1. halvår 2015
- 12.11.15 Periodemeddelelse for 1. - 3. kvartal 2015
- 12.11.15 Finanskalender 2016

**Generalforsamling**

Mols-Linien A/S holder ordinær generalforsamling den 22 april 2015 kl. 16:00 hos PwC Jens Chr. Skous Vej 1, 8000 Aarhus C.

## Ledelsespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014 for Mols-Linien A/S.

Årsrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU. Årsrapporten er herudover udarbejdet i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig og de udøvede regnskabsmæssige skøn for forsvarlige.

Årsregnskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for 2014.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat, pengestrømme og finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Aarhus, den 3. marts 2015

### Direktion

  
Søren Jespersen  
Adm. direktør

### Bestyrelse

  
Frantz Palludan  
Formand

  
Bo Jagd  
Næstformand

  
Jens Peter Toft

  
Allan Holm Corneliusen

  
Kaare Vagner  
Næstformand

  
Lars Christensen

  
Georg Schuster

  
Thomas Bisgaard Jensen

## Den uafhængige revisors erklæringer

### Til kapitalejerne i Mols-Linien A/S

#### Påtegning på årsregnskabet

Vi har revideret årsregnskabet for Mols-Linien A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2014, der omfatter resultatopgørelse, totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis for selskabet. Årsregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

#### Ledelsens ansvar for årsregnskabet

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

#### Revisors ansvar

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende og om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt en vurdering af den samlede præsentation af årsregnskabet.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

**Konklusion**

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2014 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2014 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

**Udtalelse om ledelsesberetningen**

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Aarhus, den 3. marts 2015

**PricewaterhouseCoopers**  
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

  
Claus Lindholm Jacobsen  
Statsautoriseret revisor

  
Michael Nielsson  
Statsautoriseret revisor



## Resultatopgørelse for 2014

	<u>Note</u>	<u>2014 TDKK</u>	<u>2013 TDKK</u>
<b>Omsætning</b>		<b>611.862</b>	<b>535.524</b>
<b>Andre driftsindtægter</b>		<b>9.826</b>	<b>0</b>
<b>Omkostninger:</b>			
Skibenes eksterne driftsomkostninger	4	249.976	260.622
Andre eksterne omkostninger	5	102.504	99.292
Personaleomkostninger	6	128.446	126.688
Af- og nedskrivninger	7	54.458	51.286
Tab/gevinst ved salg af anlægsaktiver	11	88	-9.775
<b>Omkostninger i alt</b>		<b>535.472</b>	<b>528.113</b>
<b>Driftsresultat (EBIT)</b>		<b>86.216</b>	<b>7.411</b>
Finansielle indtægter	8	3.430	4.450
Finansielle udgifter	8	-55.123	-46.882
<b>Resultat før skat</b>		<b>34.523</b>	<b>-35.021</b>
Skat af årets resultat	9	-32	-94
<b>Årets resultat</b>		<b>34.491</b>	<b>-35.115</b>
Fordeles således:			
<b>Aktionærerne i Mols-Linien A/S</b>		<b>34.491</b>	<b>-35.115</b>
Resultat pr. aktie (EPS)	10	2,5	-2,5
Resultat pr. aktie, udvandet	10	2,5	-2,5

**Totalindkomstopgørelse for 2014**

	<u>Note</u>	<u>2014 TDKK</u>	<u>2013 TDKK</u>
<b>Årets resultat</b>		<u>34.491</u>	<u>-35.115</u>
<b>Poster, der kan blive reklassificeret til resultatopgørelsen:</b>			
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter (oliepriskontrakter) indgået til sikring af fremtidige pengestrømme		-42.266	736
Skatteeffekt heraf		<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Anden totalindkomst efter skat</b>		<u>-42.266</u>	<u>736</u>
<b>Totalindkomst i alt</b>		<u>-7.775</u>	<u>-34.379</u>
<b>Fordeles således:</b>			
<b>Aktionærerne i Mols-Linien A/S</b>		<u>-7.775</u>	<u>-34.379</u>

**Balance pr. 31. december 2014****AKTIVER**

	<u>Note</u>	<u>2014 TDKK</u>	<u>2013 TDKK</u>
<b>Langfristede aktiver</b>			
Skibe		849.861	898.287
Terminaler og havneanlæg		17.421	18.112
Driftsmidler og inventar		5.281	7.457
<b>Materielle aktiver</b>	11	<u>872.563</u>	<u>923.856</u>
Kapitalandele i dattervirksomhed	12	130	130
<b>Finansielle aktiver</b>		<u>130</u>	<u>130</u>
<b>Langfristede aktiver i alt</b>		<u>872.693</u>	<u>923.986</u>
<b>Kortfristede aktiver</b>			
Varebeholdninger	13	26.593	24.015
Tilgodehavender fra salg	14	10.058	10.300
Andre tilgodehavender mv.	15	28.023	5.548
Likvide beholdninger	16	4.236	1.179
<b>Kortfristede aktiver i alt</b>		<u>68.910</u>	<u>41.042</u>
<b>AKTIVER I ALT</b>		<u><u>941.603</u></u>	<u><u>965.028</u></u>

**Balance pr. 31. december 2014****PASSIVER**

	<u>Note</u>	<u>2014 TDKK</u>	<u>2013 TDKK</u>
<b>Egenkapital</b>			
Aktiekapital	17.18	283.333	283.333
Andre reserver	19	-41.424	842
Overført resultat		-201.739	-236.230
<b>Egenkapital i alt</b>		<u>40.170</u>	<u>47.945</u>
<b>Forpligtelser</b>			
<b>Langfristede forpligtelser</b>			
Finansielle leasingforpligtelser	20	759.404	782.970
Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale	21	2.300	2.152
<b>Langfristede forpligtelser i alt</b>		<u>761.704</u>	<u>785.122</u>
<b>Kortfristede forpligtelser</b>			
Finansielle leasingforpligtelser	20	21.819	14.620
Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale	21	149	218
Kreditinstitutter		0	16.521
Selskabsskat		106	144
Periodisering af flerturskort m.v.		7.755	8.253
Leverandørgæld		31.086	51.833
Anden gæld		78.814	37.572
		<u>139.729</u>	<u>129.161</u>
Forpligtelser vedrørende ophørte aktiviteter		0	2.800
<b>Kortfristede forpligtelser i alt</b>		<u>139.729</u>	<u>131.961</u>
<b>Forpligtelser i alt</b>		<u>901.433</u>	<u>917.083</u>
<b>PASSIVER I ALT</b>		<u>941.603</u>	<u>965.028</u>
Operationelle leje- og leasingforpligtelser	22		
Pantsætninger	23		
Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver	24		

Der henvises i øvrigt til noteoversigt side 33.

**Egenkapitalopgørelse for 2014**

	<b>Aktie- kapital TDKK</b>	<b>Andre Reserver (note 19) TDKK</b>	<b>Overført resultat TDKK</b>	<b>Egen- kapital i alt TDKK</b>
<b>Egenkapital 01.01.13</b>	<b>283.333</b>	<b>106</b>	<b>-201.115</b>	<b>82.324</b>
Totalindkomst for regnskabsåret 2013	0	736	-35.115	-34.379
<b>Egenkapital pr. 31.12.13</b>	<b>283.333</b>	<b>842</b>	<b>-236.230</b>	<b>47.945</b>
Totalindkomst for regnskabsåret 2014	0	-42.266	34.491	-7.775
<b>Egenkapital pr. 31.12.14</b>	<b>283.333</b>	<b>-41.424</b>	<b>-201.739</b>	<b>40.170</b>

## Pengestrømsopgørelse for 2014

	<u>Note</u>	<u>2014 TDKK</u>	<u>2013 TDKK</u>
Driftsresultat (EBIT)		86.216	7.411
Af- og nedskrivninger		54.458	51.286
Tab/gevinst ved salg af anlægsaktiver		88	-9.775
Ændring i driftskapital	25	-47.001	7.673
<b>Pengestrømme vedrørende primær drift</b>		<u>93.761</u>	<u>56.595</u>
Rentebetalinger mv. netto, omkostningsførte		-51.693	-42.432
Betalt selskabsskat		-70	-75
<b>Pengestrømme vedrørende drift</b>		<u>41.998</u>	<u>14.088</u>
Investering vedrørende periodisk eftersyn på skibe		-5.132	-19.854
Investering i skibe, ekskl. finansielt leasede skibe jf. note 11		-4.229	-29.112
Investering i terminaler og havneanlæg		-1.499	-4.901
Investering i driftsmidler og inventar		-748	-1.564
Salg af materielle aktiver		8.355	32.306
Afdrag på lån til datterselskaber (langfristede tilgodehavender)		0	107
<b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>		<u>-3.253</u>	<u>-23.018</u>
Afdrag på langfristet gæld		-16.367	-11.101
<b>Pengestrømme vedrørende finansiering</b>		<u>-16.367</u>	<u>-11.101</u>
<b>Pengestrømme fra ophørende aktiviteter</b>		<u>-2.800</u>	<u>-295</u>
<b>Årets pengestrøm</b>		<b>19.578</b>	<b>-20.326</b>
Likvider 01.01		-15.342	4.984
Årets ændring likvider		<u>19.578</u>	<u>-20.326</u>
<b>Likvider 31.12</b>		<u><u>4.236</u></u>	<u><u>-15.342</u></u>
<b>Likvider 31.12:</b>			
Likvide beholdninger	16	4.236	1.179
Kreditinstitutter		0	-16.521
<b>Likvider 31.12</b>		<u>4.236</u>	<u>-15.342</u>

## Noter

### Noteoversigt

1. Anvendt regnskabspraksis
2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn
3. Segmentoplysninger
4. Skibenes eksterne driftsomkostninger
5. Andre eksterne omkostninger
6. Personaleomkostninger
7. Af- og nedskrivninger
8. Finansielle poster, netto
9. Skat af årets resultat
10. Resultat pr. aktie
11. Materielle aktiver
12. Kapitalandele i dattervirksomhed
13. Varebeholdninger
14. Tilgodehavender fra salg
15. Andre tilgodehavender mv.
16. Likvide beholdninger
17. Aktiekapital
18. Egne aktier
19. Andre reserver
20. Finansielle leasingforpligtelser
21. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratualer
22. Operationelle leje- og leasingforpligtelser
23. Pantsætninger
24. Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver
25. Ændring i driftskapital
26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter
27. Aktionærforhold
28. Nærtstående parter
29. Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse
30. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor
31. Begivenheder efter balancedagen

## **1. Anvendt regnskabspraksis**

Mols-Linien er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark, som er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S.

Regnskabet for 2014 for Mols-Linien A/S aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Årsrapporten opfylder tillige International Financial Reporting Standards (IFRS) udstedt af International Accounting Standards Board (IASB).

Mols-Linien aflægger ikke koncernregnskab, idet selskabets dattervirksomhed er helt uvæsentlig. Dattervirksomheden udlejer alene havneanlæg på finansielle leasingvilkår til moderselskabet og har ikke til formål at udøve koncernekstern udlejning eller drive anden erhvervmæssig aktivitet. Som følge af den regnskabsmæssige indregning som finansiell leasing i moderselskabets årsregnskab, og da dattervirksomhedens resultat er helt ubetydelig, afviger moderselskabets resultat og balance alene ganske uvæsentligt fra den samlede koncerns resultat og balance.

Regnskabstallene er udarbejdet i overensstemmelse med det historiske kostprisprincip, undtagen hvor IFRS udtrykkeligt kræver anvendelse af dagsværdi eller anden værdi.

Årsrapporten aflægges i danske kroner (DKK) afrundet til nærmeste 1.000 kr. Danske kroner er den funktionelle valuta for selskabet.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

### **Implementering af nye og ændrede standarder samt fortolkningsbidrag**

Mols-Linien har implementeret de af IASB og EU godkendte regnskabsstandarder samt ændringer hertil og de fortolkningsbidrag, der er i krafttrådt i regnskabsåret 2014. Dette omfatter følgende:

- Ændringer til IAS 27, IAS 28, IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12 og IFRIC 21.

Ingen af de nye standarder og fortolkningsbidrag har påvirket indregning og måling i 2014 og dermed heller ikke resultat, udvandet resultat pr. aktie eller egenkapital.

### **Nyeste vedtagne ikke ikrafttrådte regnskabsstandarder (IAS/IFRS) og fortolkningsbidrag (IFRIC)**

Følgende nye og ændrede standarder træder i kraft for kommende regnskabsår:

- Ændring til IAS 19, IFRS 9, IFRS 14, IFRS 15, årlige forbedringer 2010-2012, årlige forbedringer 2011-2013 og årlige forbedringer 2012-2014.



## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Mols-Linien A/S vurderer, at ændringerne ikke vil få væsentlig betydning for selskabet. Reglerne vil blive implementeret i takt med, at de træder i kraft.

### **Omregning af fremmed valuta**

Transaktioner i anden valuta end virksomhedens funktionelle valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagen, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Materielle aktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta, måles med udgangspunkt i historiske kostpriser, det vil sige omregnes til transaktionsdagens kurs.

### **Afledte finansielle instrumenter**

Afledte finansielle instrumenter indregnes fra handelsdagen og måles i balancen til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indgår under andre tilgodehavender henholdsvis anden gæld i balancen, og modregning af positive og negative værdier foretages alene, når virksomheden har ret til og intension om at afregne flere finansielle instrumenter netto. Dagsværdier for afledte finansielle instrumenter opgøres på grundlag af aktuelle markedsdata og anerkendte værdiansættelsesmetoder.

#### *Dagsværdisikring*

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder kriterierne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse for så vidt angår den del, der er sikret. Sikring af fremtidige betalingsstrømme i henhold til en indgået fast aftale, bortset fra valutakurssikring, behandles som dagsværdisikring.

Den del af værdireguleringen af et afledt finansielt instrument, som ikke indgår i et sikringsforhold, præsenteres under finansielle poster.

#### *Pengestrømssikring*

Ændringer i den del af dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og som effektivt sikrer ændringer i fremtidige pengestrømme, indregnes i anden totalindkomst i en særskilt reserve for sikringstransaktioner under egenkapitalen, indtil de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen. På dette tidspunkt reklassificeres gevinst eller tab vedrørende sådanne sikringstransaktioner fra anden totalindkomst og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Hvis sikringsinstrumentet ikke længere opfylder kriterierne for regnskabsmæssig sikring, ophører sikringsforholdet fremadrettet. Den akkumulerede værdiændring indregnet i anden totalindkomst reklassificeres til resultatopgørelsen, når de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen.

Forventes de sikrede pengestrømme ikke længere at blive realiseret, reklassificeres den akkumulerede værdiændring til resultatopgørelsen straks.

Den del af værdireguleringen af et afledt finansielt instrument, som ikke indgår i et sikringsforhold, præsenteres under finansielle poster.

### *Andre afledte finansielle instrumenter*

Afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, anses for handelsbeholdninger og måles til dagsværdi med indregning af dagsværdireguleringer løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

### **Leasing**

Leasingkontrakter, hvor selskabet har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiell leasing), indregnes i balancen til det laveste af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af leasingydelse, beregnet ved anvendelse af leasingaftalens interne rentefod, eller en tilnærmet værdi heraf, som diskonteringsfaktor. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme praksis som fastlagt for selskabets øvrige anlægsaktiver.

Den kapitaliserede restleasingforpligtelse indregnes i balancen som en gældsforpligtelse, og leasingydelsens rentedel omkostningsføres løbende i resultatopgørelsen.

Alle øvrige leasingkontrakter betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

### **Skat**

Mols-Linien A/S er tilmeldt den danske tonnageskatteordning med bindende virkning for en 10-årig periode fra og med 2002. Selskabet er med bindende virkning for en ny 10-årig periode tilmeldt fra og med 2012. I tonnageskatteordningen er beregningen af den skattepligtige indkomst ikke baseret på indtægter og udgifter, som ved normal selskabsbeskatning. I stedet beregnes den skattepligtige indkomst på grundlag af den anvendte tonnage i perioden med tillæg/fradrag af skattepligtige avancer/tab ved afhændelse af ikke-tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser opgjort i overensstemmelse med de almindelige danske skatteregler.

Mols-Linien A/S sambeskattes med sin danske dattervirksomhed. Den aktuelle selskabsskat fordeles mellem den sambeskattede danske virksomhed i forhold til disses skattepligtige indkomster. Moderselskabet fungerer som administrationsselskab i sambeskatningen.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

I resultatopgørelsen indregnes årets skat, som består af den aktuelle skat, der kan henføres til årets resultat samt ændring af udskudt skat vedrørende ikke-tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser og reguleringer vedrørende tidligere år. Aktuell henholdsvis udskudt skat relateret til poster i totalindkomsten/egenkapitalposter indregnes direkte i disse opgørelser.

For tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser indregnes udskudt skat i det omfang, at der forventes at opstå udskudt skat herpå. Dette baseret på:

- At Mols-Linien A/S' aktiviteter alene er omfattet af tonnageskatteordningen
- At der ikke er planer om at udtræde af tonnageskatteordningen
- At aktivitets- og investeringsniveau forventes opretholdt, hvilket medfører, at der ikke opstår en forpligtelse til at afregne eventuel udskudt skat vedrørende skattemæssige overgangssaldi

Den planlagte anvendelse af skibe, henholdsvis afvikling af de genvundne afskrivninger, indebærer således – ved anvendelse af tonnageskatteordningen – ikke en udskudt skatteforpligtelse, hvorfor der ikke er indregnet udskudt skat på tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser i opgørelsen af den finansielle stilling. Forpligtelsen anses derfor som en eventualforpligtelse. Størrelsen heraf oplyses i noten "Selskabs-skat".

På ikke-tonnagebeskattede henholdsvis aktiver og forpligtelser opgøres og indregnes udskudt skat efter den balanceorienterede gældsmetode af midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssige værdier. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende ikke-skattemæssigt fradragberettiget goodwill, der er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. Udskudte skatteaktiver, herunder værdien af eventuelle fremførselsberettigede skattemæssige underskud, indregnes kun i det omfang, at det kan udlignes i skat af fremtidig indtjening.

Ved beregning af aktuel skat og udskudt skat anvendes de på balancedagen gældende skattesatser og skatteregler.

## Resultatopgørelsen

### Nettoomsætning

Nettoomsætning i form af færgetransport af biler, lastbiler, busser og passagerer samt tilknyttet salg af restaurationsvarer (catering) indregnes i resultatopgørelsen, når henholdsvis færgetransporten har fundet sted, og restaurationsvarerne er leveret til kunden.

Ved salg af flerturskort indregnes salget i resultatopgørelsen forholdsmæssigt i takt med gennemførelse af de overfarter, som flerturskortet giver ret til, herunder eventuelle bonusoverfarter, der forventes udnyttet.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### Omkostninger:

#### *Skibenes eksterne driftsomkostninger*

Omfatter olieforbrug, reparation og vedligeholdelse samt andre eksterne omkostninger.

#### *Andre eksterne driftsomkostninger*

Omkostninger til terminaler og havneanlæg, vareforbrug i cateringafdelingen, administrationsomkostninger.

#### *Personaleomkostninger*

Lønninger, bidrag til social sikring, betalt ferie og sygefravær, bonus og andre monetære og ikke-monetære ydelser, herunder aktiebaseret vederlæggelse, indregnes i det regnskabsår, hvor de ansatte har udført den tilknyttede arbejdsydelse. Selskabet har alene bidragsbaserede pensionsordninger. Pensionsomkostninger vedrørende bidragsbaserede pensionsordninger indregnes i resultatopgørelsen i det år, de vedrører.

#### *Andre driftsindtægter og driftsomkostninger*

Andre driftsindtægter og driftsomkostninger omfatter indtægter og omkostninger af sekundær karakter set i forhold til selskabets hovedaktivitet, herunder gevinster ved salg af materielle langfristede aktiver, hvis salgsprisen for aktiverne overstiger den oprindelige kostpris.

#### *Finansielle indtægter og omkostninger*

Finansielle indtægter og udgifter omfatter renteindtægter og -udgifter, rentedelen af finansielle leasingydelser, realiserede og urealiserede kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, amortisationstillæg/-fradrag vedrørende finansielle forpligtelser, der måles til amortiseret kostpris samt finansielle gebyrer mv.

Renteindtægter og -omkostninger periodiseres med udgangspunkt i hovedstolen og den effektive rentesats. Den effektive rentesats er den diskonteringsrate, der skal anvendes ved tilbagediskontering af de forventede fremtidige betalinger tilknyttet det finansielle aktiv eller den finansielle forpligtelse, for at nutidsværdien af disse svarer til den regnskabsmæssige værdi af aktivet henholdsvis forpligtelsen ved første indregning.

## Balancen

### *Materielle aktiver*

Grunde måles til kostpris. Der afskrives ikke på grunde.

Bygninger, terminaler og havneanlæg, skibe samt driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Afholdte udgifter til periodiske eftersyn af skibe og skibsmotorer tillægges skibenes kostpris og afskrives lineært over en periode frem til næste planlagte eftersyn, jf. beskrivelsen nedenfor.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen samt omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For finansielt leasede aktiver udgør kostprisen den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelser.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af restværdien efter afsluttet brugstid. Restværdien er opgjort til det beløb, som aktivet forventes at ville kunne sælges til på balancedagen, hvis aktivet havde den alder og stand, som aktivet forventes at have ved udløb af brugstiden, fratrukket afhændelsesomkostninger.

Kostprisen på et samlet aktiv opdeles i mindre bestanddele, der afskrives hver for sig, hvis brugstiden er forskellig. Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider og restværdier:

Hurtigfærger	20-25 år
Periodiske eftersyn, skibe	1-10 år
Bygninger, terminaler og havneanlæg	5-20 år
Driftsmateriel og inventar	3-5 år

Afskrivningsmetoder, brugstider og restværdier revurderes årligt.

Materielle aktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi, jf. nedenfor.

### Periodiske eftersyn af skibe

Selskabets skibe gennemgår planlagte periodiske dokninger og eftersyn. Omkostninger, der relaterer sig til de periodiske dokninger og eftersyn, aktiveres og afskrives lineært over den forventede periode frem til næste eftersyn. Restværdien estimeres til nul. Aktivernes levetid revurderes ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på gældende markedsvilkår, lovgivningsmæssige krav og Mols-Liniens forretningsplaner.

Kostprisen for skibe, herunder nybygninger, opdeles i en kostpris for skibet og en kostpris på aktivet vedrørende dokning og eftersyn. De to elementer indregnes og afskrives hver for sig. Ved køb af skibe, herunder nybygninger, skønnes kostprisen for doknings-/eftersynselementet ud fra selskabets erfaringer og historik med tilsvarende skibe og doknings-/eftersynsintervaller.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Omkostninger til dokning og eftersyn udgøres typisk af eksterne omkostninger til værft og reparationsvirksomhed, medgåede materialer, leje af mandskab og omkostninger til egne inspektører og personale under doknings-/eftersynsperioder.

### *Kapitalandele i dattervirksomhed*

Kapitalandele i dattervirksomhed måles til kostpris.

Hvis kostprisen overstiger kapitalandelens genindvindingsværdi, nedskrives til denne lavere værdi.

### *Nedskrivning af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomhed*

De regnskabsmæssige værdier af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomhed gennemgås på balancedagen med henblik på at fastsætte, hvorvidt der er indikationer på værdiforringelse. Hvis dette er tilfældet, opgøres aktivets genindvindingsværdi for at fastslå behovet for eventuel nedskrivning og omfanget heraf.

Hvis aktivet ikke frembringer pengestrømme uafhængigt af andre aktiver, opgøres genindvindingsværdien for den mindste pengestrømsfrembringende enhed, som aktivet indgår i.

Genindvindingsværdien opgøres som den højeste værdi af aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger og kapitalværdien. For skibe fastsættes dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger sædvanligvis med udgangspunkt i estimeret salgsværdi på grundlag af eksterne mæglervurderinger. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi ved anvendelse af en diskonteringsats, der afspejler dels aktuelle markedsvurderinger af den tidsmæssige værdi af penge, dels de særlige risici, der er tilknyttet aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed, og som der ikke er reguleret for i de skønnede fremtidige pengestrømme.

Såfremt aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds genindvindingsværdi er lavere end den regnskabsmæssige værdi, nedskrives den regnskabsmæssige værdi til genindvindingsværdien. For pengestrømsfrembringende enheder fordeles nedskrivningen således, at eventuelle goodwillbeløb nedskrives først, og dernæst fordeles et eventuelt resterende nedskrivningsbehov forholdsmæssigt på de øvrige aktiver i enheden, idet det enkelte aktiv dog ikke nedskrives til lavere værdi end dets dagsværdi fratrukket forventede salgsomkostninger.

Nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen. Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætninger for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds regnskabsmæssige værdi til den korrigerede genindvindingsværdi, dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### *Varebeholdninger*

Varebeholdninger, der består af oliebunkers, smøremidler, skibsreservedele og andre forbrugsvarer, måles til kostpris eller nettorealiseringsværdi, hvor denne er lavere. Kostprisen fastsættes i henhold til FIFO-metoden.

### *Tilgodehavender*

Tilgodehavender måles ved første indregning til dagsværdi og efterfølgende til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab. Nedskrivning baseres på individuelle vurderinger af de enkelte tilgodehavender og indregnes som direkte nedskrivning af disse uden anvendelse af hensættelseskonto.

Nedskrivning af tilgodehavender indregnes i resultatopgørelsen under andre eksterne omkostninger.

### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

### *Udbytte*

Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Udbytte, som forventes udbetalt for året, oplyses under forslag til resultatdisponering i tilknytning til resultatopgørelsen og som et særskilt element under egenkapitalen.

### *Egne aktier*

Anskaffelses- og afståelsessummer for egne aktier samt udbytte fra disse indregnes direkte på egenkapitalen under overført resultat.

### *Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale*

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Jubilæumsgratiale udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### *Periodisering af flerturskort og bonusforbrug*

Omsætning hidrørende fra levering af fremtidige overfarer ved salg af flerturskort og tilknyttede bonusforbrug indregnes forholdsmæssigt under hensyntagen til erfaringsmæssig sandsynlighed for, at overfarterne faktisk udnyttes, samt til hvilke varegrupper bonusforbruget anvendes. Den periodiserede omsætning opgøres med udgangspunkt i salgsprisen for flerturskortet mv. og udtrykker indbetalte men endnu ikke forbrugte overfarer mv. på balancetidspunktet.

### *Andre finansielle forpligtelser*

Andre finansielle forpligtelser, herunder bankgæld og leverandørgæld, måles ved første indregning til dagsværdi på afregningsdagen med fradrag af eventuelle afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles forpligtelserne til amortiseret kostpris ved anvendelse af den effektive rentes metode, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen som en finansiell omkostning over låneperioden.

### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne indtægter, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

### **Pengestrømsopgørelsen**

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt likvidere ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftsresultatet, reguleret for ikke-kontante driftsposter og ændringer i driftskapital, fratrukket den i regnskabsåret betalte tonnageskat henførbart til driftsaktiviteterne.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb, forbedring og salg mv. af materielle og finansielle aktiver samt betalinger af transaktionsomkostninger og skat i forbindelse hermed.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i selskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse og indfrielse af lån, afdrag på rentebærende gæld, køb af egne aktier samt udbetaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger fratrukket eventuelle kassekreditter, der indgår som en integreret del af likviditetsstyringen.



## **2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn**

Opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af visse aktiver og forpligtelser kræver vurderinger, skøn og forudsætninger om fremtidige begivenheder.

De foretagne skøn og forudsætninger er blandt andet baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige efter omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige. Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan opstå. Som følge af de risici og usikkerheder, som selskabet er underlagt, kan faktiske udfald afvige fra de foretagne skøn. Særlige risici for Mols-Linien er omtalt i ledelsesberetningen.

Det kan være nødvendigt at ændre tidligere foretagne skøn som følge af ændringer i de forhold, der lå til grund for disse skøn eller på grund af ny viden eller efterfølgende begivenheder.

Ved udarbejdelsen af Mols-Linien A/S' årsrapport foretager ledelsen derfor en række regnskabsmæssige valg og regnskabsmæssige skøn, der danner grundlag for indregning og måling af selskabets aktiver og forpligtelser samt indtægter og omkostninger. De væsentligste regnskabsmæssige valg henholdsvis skøn er beskrevet nedenfor.

### **Væsentlige valg**

Selskabets valg af historisk kostpris som basis for måling af materielle aktiver – skibe – i stedet for måling til dagsværdi har væsentlig betydning for den regnskabsmæssige opgørelse af selskabets resultatopgørelse og egenkapital. Der henvises til nedenstående afsnit om "Skibenes regnskabsmæssige værdier" for en nærmere beskrivelse af selskabets regnskabspraksis.

### **Væsentlige regnskabsmæssige skøn**

I forbindelse med den praktiske anvendelse af den beskrevne regnskabspraksis har ledelsen foretaget følgende væsentlige regnskabsmæssige vurderinger, der har haft en betydelig indflydelse på årsrapporten:

#### ***Udtalelse om going concern***

Bestyrelse, revisionsudvalg og direktion har i forbindelse med regnskabsaflæggelsen vurderet, hvorvidt det er velbegrunderet, at going concern-forudsætningen lægges til grund. Bestyrelse, revisionsudvalg og direktion har konkluderet, at der ikke på regnskabsaflæggelsestidspunktet er faktorer, der giver anledning til tvivl om, hvorvidt selskabet kan og vil fortsætte driften mindst frem til næste statusdag. Konklusionen er foretaget på baggrund af kendskab til selskabet, de skønnede fremtidsudsigter og de identificerede usikkerheder og risici, der knytter sig hertil (omtalt i ledelsesberetningen) samt efter gennemgang af budgetter, herunder forventningerne til likviditetsudviklingen og udviklingen i kapitalgrundlaget mv., tilstedeværende kreditfaciliteter med tilhørende kontraktlige og forventede forfaldsperioder samt betingelser i øvrigt. Det anses således for rimeligt, sagligt og velbegrunderet at lægge going concern-forudsætningen til grund for regnskabsaflæggelsen.

## **2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (fortsat)**

### ***Skibenes regnskabsmæssige værdier***

Skibe måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Kostpris omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug.

Alle større bestanddele af skibene, bortset fra udgifter til periodiske eftersyn, afskrives lineært til den forventede restværdi over den forventede brugstid, som Mols-Linien estimerer til at være op til 25 år for hurtigfærgerne.

Restværdien er pr. balancedagen estimeret som 10% af kostprisen. Mols-Linien skønner ved udgangen af 2014, at denne restværdi er udtryk for skibenes handelsværdi ved udløbet af brugsperioderne, baseret på gældende markedsvilkår og skibenes forventede tilstand. Skibenes levetid og restværdi revurderes som minimum ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på nævnte forhold.

Selskabet gennemgår 2 gange årligt skibenes regnskabsmæssige værdier med henblik på at vurdere, hvorvidt der er indtruffet begivenheder, som kræver en korrektion af værdierne, fordi aktivernes regnskabsmæssige værdi ikke forventes at ville kunne genindvindes. Ved vurdering af genindvindingsværdien inddrager selskabet væsentlige indikatorer for en mulig værdiforringelse, såsom købs- og salgspriser og generelle markedsvilkår.

Endvidere indhentes markedsvurderinger fra ledende, uafhængige, internationale skibsmæglere på halvårlig basis for at understøtte vurderingen af skibenes værdier. Hvis en indikation af værdiforringelse er identificeret, vurderes behovet for at indregne et tab ved værdiforringelse ved at sammenholde den regnskabsmæssige værdi af skibene med den højeste af skibenes aktuelle dagsværdi fratrukket forventede salgsomkostninger (nettosalgsprisen) og de diskonterede fremtidige pengestrømme fra planlagt brug og ultimativ afhændelse af skibene.

For skibes vedkommende udgør de pengestrømsfrembringende enheder hurtigfærgekonceptet.

Selskabet har ved udgangen af 2014 vurderet nedskrivningsbehovet og har på baggrund af nettosalgsprisen vurderet, at der ikke er grundlag for yderligere nedskrivninger af selskabets hurtigfærger pr. 31.12.14.

Der henvises til note 3 og 11.

## 2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (fortsat)

### *Leasing*

Ledelsens vurderinger af, hvorvidt lejeaftaler vedrørende skibe regnskabsmæssigt skal klassificeres som finansiell eller operationel leasing, baseres på en helhedsvurdering af hver enkelt leasingaftale. Ved finansiell leasing indregnes et langfristet aktiv og en gældsforpligtelse. Ved klassifikation som operationel leasing indregnes som udgangspunkt de løbende lejebetalinger i resultatopgørelsen. Der henvises til afsnittet "Leasing" i note 1 for en nærmere beskrivelse af selskabets regnskabspraksis.

### *Eventualaktiver og -forpligtelser*

Oplysninger om eventualaktiver og -forpligtelser samt hvornår der skal ske indregning som aktiv henholdsvis forpligtelse, sker på baggrund af vurderinger af det forventede udfald af de enkelte sager. Vurderingerne foretages på grundlag af juridiske vurderinger af de indgåede aftaler, som i væsentlige sager også omfatter vurderinger indhentet af eksterne rådgivere, der blandt andet omfatter advokater.

Aktiver indregnes, når det er så godt som sikkert, at en sag vil få et positivt udfald for selskabet. En forpligtelse indregnes, hvis det er sandsynligt, at sagen vil få et negativt resultat, og beløbet er estimerbart. Er dette ikke tilfældet, oplyses forholdet i regnskabsnoterne. Afgørelser i tilknytning til sådanne forhold kan i kommende regnskabsperioder medføre realiserede gevinster eller tab, der kan afvige væsentligt fra de indregnede beløb eller oplysninger. Der henvises til note 24.

## 3. Segmentoplysninger

### **Oplysninger om produkter og services**

Segmenterne samt allokering af driftsresultat mv. er identisk med den interne rapporteringsstruktur i Mols-Linien. Omkostningerne i segmenterne er de direkte registrerede omkostninger med tillæg af systematiske indirekte omkostninger, der primært vedrører centrale servicefunktioner, herunder afskrivninger samt finansielle omkostninger, netto.

Den anvendte regnskabspraksis for opgørelsen af det enkelte segment er i overensstemmelse med Mols-Liniens anvendte regnskabspraksis. Ikke-fordelte omkostninger er derfor udtryk for de fælles funktioner, der ikke med rimelighed kan fordeles til segmenterne, og består primært af omkostninger til fælles administration og salgsfunktion. Der registreres og rapporteres ikke segmentaktiver og forpligtelser til bestyrelse mv., hvorfor dette ikke er medtaget i noten.

Mols-Liniens primære aktiviteter har i 2014 bestået af transport af passagerer, personbiler og varevogne, lastbiler og busser med hurtigfærger, jf. segmentopdelingen af rederidriften nedenfor. Endvidere har Mols-Liniens aktiviteter bestået af drift af restauranter og caféer mv. tilknyttet ovennævnte færgetype, rapporteret som et segment. Nettoomsætningen af rederidriften består således af tjenesteydelser og nettoomsætningen fra cateringafdelingen består af salg af varer.

**3. Segmentoplysninger (fortsat)**

<b>Aktiviteter - 2014</b>	<b>Rederidrift Hurtigfærger</b>	<b>Catering</b>	<b>Rapporte- ringspligtige segmenter i alt</b>
<b>TDKK.</b>			
Segmentomsætning	532.272	79.590	611.862
Segmentresultat før af- og nedskrivninger og finansielle poster	174.806	5.100	179.906
Afskrivninger (inkl. tab/gevinst)	-54.546	0	-54.546
Finansielle poster, netto	-51.693	0	-51.693
Segmentresultat før skat	68.567	5.100	73.667
<b>Aktiviteter - 2013</b>			
<b>TDKK.</b>	<b>Rederidrift Hurtigfærger</b>	<b>Catering</b>	<b>Rapporte- ringspligtige segmenter i alt</b>
Segmentomsætning	462.729	72.795	535.524
Segmentresultat før af- og nedskrivninger og finansielle poster	96.837	3.381	100.218
Afskrivninger (inkl. tab/gevinst)	-41.511	0	-41.511
Finansielle poster, netto	-42.432	0	-42.432
Segmentresultat før skat	12.894	3.381	16.275
<b>Afstemning af periodens resultat før skat</b>			
		<b>2014 TDKK</b>	<b>2013 TDKK</b>
Segmentresultat før skat for rapporteringspligtige segmenter		73.667	16.275
Andre driftsindtægter		9.826	0
Ikke fordelte omkostninger, centrale funktioner		-48.970	-51.296
Resultat før skat, jf. resultatopgørelsen		34.523	-35.021

### 3. Segmentoplysninger (fortsat)

Væsentlige ikke-kontante omkostninger indeholdt i segmentresultaterne omfatter primært af- og nedskrivninger samt enkeltstående væsentlige omkostninger, såsom hensættelser, bonus, nedskrivninger på tilgodehavender mv.

#### Oplysninger om væsentlige kunder

Mols-Linien har ikke enkeltstående eller forbundne kunder, der individuelt eller set som gruppe udgør mere end 10% af den totale omsætning.

	<u>2014</u> TDKK	<u>2013</u> TDKK
<b>4. Skibenes eksterne driftsomkostninger</b>		
Vedligeholdelse og reservedele mv.	27.204	25.511
Olieforbrug	210.570	224.213
Forsikringer, inkl. selvrisiko	11.328	9.892
Øvrige driftsomkostninger	874	1.006
	<u>249.976</u>	<u>260.622</u>

I ovenstående beløb indgår akkumulerede dagsværdireguleringer overført fra egenkapitalen vedrørende finansielle instrumenter indgået til sikring af pengestrømme med 842 TDKK i 2014 og 106 TDKK i 2013.

	<u>2014</u> TDKK	<u>2013</u> TDKK
<b>5. Andre eksterne omkostninger</b>		
Terminal- og havneudgifter	47.625	44.455
Cateringafdeling, vareforbrug	26.388	25.144
Cateringafdeling, øvrigt	6.205	6.019
Salgs- og administrationsomkostninger	22.286	23.674
	<u>102.504</u>	<u>99.292</u>

	<u>2014</u> TDKK	<u>2013</u> TDKK
<b>6. Personaleomkostninger</b>		
Bestyrelseshonorar	1.966	1.881
Gager og lønninger	113.289	112.010
Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger)	9.754	9.502
Udgifter til social sikring mv.	3.437	3.295
<b>I alt</b>	<u>128.446</u>	<u>126.688</u>

Gennemsnitligt antal medarbejdere	<u>237</u>	<u>233</u>
-----------------------------------	------------	------------

## 6. Personalemkostninger (fortsat)

Medlemmer af direktion og bestyrelse er vederlagt således:

	Bestyrelse		Direktion	
	2014 TDKK	2013 TDKK	2014 TDKK	2013 TDKK
Bestyrelshonorar	1.966	1.881	-	-
Gager og lønninger	-	-	3.659	3.103
Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger)	-	-	306	304
Aktiebaseret vederlæggelse	-	-	0	0
	<b>1.966</b>	<b>1.881</b>	<b>3.965</b>	<b>3.407</b>

Selskabet kan opsige direktørkontrakten med 12 måneders varsel, mens direktøren kan opsige direktørkontrakten med 4 måneders varsel. Såfremt en overdragelse af en aktiepost i selskabet medfører, at en erhverver opnår bestemmende indflydelse i selskabet, forlænges selskabets opsigelsesvarsel med 4 måneder til i alt 16 måneder. Der er ikke derudover nogen aftaler om fratrædelsesgodtgørelser.

### Aktiebaseret vederlæggelse til medlemmer af ledelsesgruppen

I 2006 blev den daværende direktion tildelt 75.000 aktieoptioner, og øvrige medlemmer af ledelsesgruppen blev tildelt 30.875 optioner. I 2007 blev yderligere 32.750 aktieoptioner tildelt til medlemmer af ledelsesgruppen, hvoraf der i 2009 blev udnyttet 3.125 aktieoptioner. Tegningskursen for de tildelte optioner var 54,8, og optionerne kunne tidligst udnyttes 3 år efter tildelingstidspunktet. Alle optioner er udløbet i 2014. Optionerne kunne udelukkende afregnes i aktier.

De på tildelingstidspunktet opgjorte dagsværdier for optionerne indregnes forholdsmæssigt i resultatopgørelsen som en personalemkostning over optjeningsperioden. Alle optioner er optjent. I indeværende regnskabsår er resultatført 0 TDKK (2013: 0 TDKK).

	Direktion stk.	Andre medar- bejdere stk.	I alt stk.	Genne- snitlig udnyt- telses- kurs- DKK
<b>Egenkapitalordninger</b>				
Udestående optioner 01.01.2013	75.000	60.500	135.500	55
Tildelte optioner i året	0	0	0	0
Udnyttet i året	-	-	-	-
Bortfaldet i året	-	-	-	-
<b>Udestående optioner 31.12.2013</b>	<b>75.000</b>	<b>60.500</b>	<b>135.500</b>	<b>55</b>
Udestående optioner 01.01.2014	75.000	60.500	135.500	55
Tildelte optioner i året	0	0	0	0
Udnyttet i året	-	-	-	-
Bortfaldet i året	-75.000	-60.500	-135.500	-
<b>Udestående optioner 31.12.2014</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55</b>

	2014 TDKK	2013 TDKK
<b>7. Af- og nedskrivninger</b>		
Periodiske eftersyn på skibe	7.624	21.504
Skibe	41.735	24.873
Terminaler og havneanlæg	2.190	1.836
Driftsmidler og inventar	2.909	3.073
	<u>54.458</u>	<u>51.286</u>

	2014 TDKK	2013 TDKK
<b>8. Finansielle poster, netto</b>		
Renter af tilgodehavende hos tilknyttet virksomhed	48	48
Renter af bankindestående mv.	3.382	61
Dagsværdiregulering af CAP-forretninger (olieprissikring)	0	4.341
<b>Renteindtægter i alt</b>	<u>3.430</u>	<u>4.450</u>

Renter af bankgæld mv.	-2.829	-3.980
Renter af finansielle leasingkontrakter, skibe	-49.669	-41.088
Renter af finansielle leasingkontrakter, tilknyttet virksomhed	-125	-139
<b>I alt</b>	<u>-52.623</u>	<u>-45.207</u>

Dagsværdiregulering af CAP-forretninger (olieprissikring)	-2.605	0
Kursregulering af finansiell leasingkontrakt, skibe	1.665	-349
<b>Renteomkostninger i alt</b>	<u>-53.563</u>	<u>-45.556</u>

Finansielle gebyrer mv.	-1.560	-1.326
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<u>-55.123</u>	<u>-46.882</u>

<b>Finansielle poster, netto</b>	<u>-51.693</u>	<u>-42.432</u>
----------------------------------	----------------	----------------

	2014 TDKK	2013 TDKK
<b>9. Skat af årets resultat</b>		
Aktuel skat	-60	-89
Regulering vedrørende tidligere år	28	-5
Regulering af udskudt skat	0	0
	<u>-32</u>	<u>-94</u>

Rederiet er oprindeligt indtrådt i tonnageskatteordningen pr. 01.01.02 med bindende virkning i 10 år, hvilket vil sige til udgangen af 2011. Rederiet er tilmeldt en ny 10-årig periode med virkning fra 2012. Som følge af anvendelse af tonnageskatteordningen er det ikke relevant at foretage en afstemning af den effektive skatteprocent.

**9. Skat af årets resultat (fortsat)**

Hvis rederiets nettoinvesteringer i skibe falder væsentligt, selskabet likvideres eller selskabet udtræder af tonnageskatteordningen, udløses en eventualskat på skibe mv. Eventualskatten opgjort som forskellen mellem regnskabsmæssige værdier og skattemæssige værdier under overgangssaldoen kan opgøres til:

	<u>2014</u> <u>TDKK</u>	<u>2013</u> <u>TDKK</u>
Eventualskat/udskudt skatteaktiv under tonnageskatteordningen	-1.521	-611

Skatteaktiv hidhørende fra goodwill er ikke indregnet, idet dette aktiv alene ville kunne udnyttes ved selskabets salg eller opgivelse af dets aktiviteter, hvilket ikke er hensigten.

**10. Resultat pr. aktie**

	<u>2014</u> <u>tstk/TDKK</u>	<u>2013</u> <u>tstk/TDKK</u>
<b>Årets resultat</b>	<b>34.491</b>	<b>-35.115</b>
Gennemsnitligt antal udstedte aktier	14.167	14.167
Gennemsnitligt antal egne aktier	-208	-208
<b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie</b>	<b>13.959</b>	<b>13.959</b>
Udestående aktieoptioner	0	169
<b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie, udvandet</b>	<b>13.959</b>	<b>14.128</b>
<b>Resultat pr. aktie (DKK)</b>	<b>2,5</b>	<b>-2,5</b>
<b>Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)</b>	<b>2,5</b>	<b>-2,5</b>



	<b>Terminale- Drifts- ler og hav- midler og</b>			
	<b>Skibe</b>	<b>neanlæg</b>	<b>inventar</b>	<b>I alt</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>11. Materielle aktiver</b>				
Kostpris 01.01.13	1.269.862	60.271	65.596	1.395.729
Tilgange	493.806	4.901	1.564	500.271
Afgange	-317.644	-3.528	-989	-322.161
<b>Kostpris 31.12.13</b>	<b>1.446.024</b>	<b>61.644</b>	<b>66.171</b>	<b>1.573.839</b>
Af- og nedskrivninger 01.01.13	-800.002	-41.778	-55.549	-898.329
Årets afskrivninger	-46.377	-1.836	-3.073	-51.286
Tilbageførsel ved afgang	298.642	82	906	299.630
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.13</b>	<b>-547.737</b>	<b>-43.532</b>	<b>-58.714</b>	<b>-649.983</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.13</b>	<b>898.287</b>	<b>18.112</b>	<b>7.457</b>	<b>923.856</b>
Kostpris 01.01.14	1.446.024	61.644	66.171	1.573.839
Tilgange	9.361	1.499	748	11.608
Afgange	-243.023	0	-318	-243.341
<b>Kostpris 31.12.14</b>	<b>1.212.362</b>	<b>63.143</b>	<b>66.601</b>	<b>1.342.106</b>
Af- og nedskrivninger 01.01.14	-547.737	-43.532	-58.714	-649.983
Årets afskrivninger	-49.359	-2.190	-2.909	-54.458
Tilbageførsel ved afgang	234.595	0	303	234.898
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.14</b>	<b>-362.501</b>	<b>-45.722</b>	<b>-61.320</b>	<b>-469.543</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.14</b>	<b>849.861</b>	<b>17.421</b>	<b>5.281</b>	<b>872.563</b>
<b>Afskrives over</b>	<b>20-25 år</b>	<b>5-20 år</b>	<b>3-5 år</b>	

I den regnskabsmæssige værdi af terminaler og havneanlæg indgår finansielt leasede aktiver for 808 TDKK (2013: 918 TDKK).

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår finansielt leasede aktiver for 748.912 TDKK (2013: 778.135 TDKK), som vedrører leasing af KatExpress 1 og KatExpress 2.

Selskabets ledelse vurderer løbende et eventuelt nedskrivningsbehov af selskabets færger og havneanlæg. Eventuel nedskrivning skal foretages, når den regnskabsmæssige værdi er højere end nettosalgsprisen eller værdien ved fortsat drift (nytteværdien). Der skal nedskrives til det højeste af nettosalgspris og værdi ved fortsat drift.

## 11. Materielle aktiver (fortsat)

Selskabet har ved udgangen af 2014 vurderet nedskrivningsbehovet og har på baggrund af nettosalgsprisen vurderet, at der ikke er grundlag for yderlig nedskrivning af selskabets færges.

Tab ved salg af anlægsaktiver blev i 2014 på 0,1 MDKK mod en gevinst på 9,8 MDKK i 2013.

## 12. Kapitalandele i dattervirksomhed

Kostpris 01.01.

Kostpris 31.12.

	<u>2014</u> TDKK	<u>2013</u> TDKK
	130	130
	<u>130</u>	<u>130</u>

Mols-Linien A/S' dattervirksomhed består af følgende:

	<u>Hjemsted</u>	<u>Ejer- andel</u> %	<u>Andel af stemme- rettig- heder</u> %	<u>Aktivitet</u>
Kattegatruternes Reparationsselskab ApS	Aarhus C	100	100	Udlejning af havne- anlæg

Kattegatruternes Reparationsselskab ApS' udlejningsvirksomhed er alene en koncernintern aktivitet, idet der ikke foretages koncernekstern udlejning eller andre eksterne aktiviteter. Udlejningsaktiviteten behandles i såvel dattervirksomhedens som moderselskabets årsrapport som finansiel leasing. Dattervirksomheden udøver således ikke selvstændige aktiviteter, som ikke kommer til udtryk i moderselskabets årsrapport

### Kattegatruternes Reparationsselskab ApS

Aktiver

Forpligtelser

Egenkapital

Omsætning

Årets resultat

	<u>2014</u> TDKK	<u>2013</u> TDKK
	4.708	5.042
	-3.538	-3.929
	<u>1.170</u>	<u>1.113</u>
	<u>133</u>	<u>147</u>
	<u>57</u>	<u>106</u>

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>13. Varebeholdninger</b>		
Oliebeholdninger	2.660	1.980
Uniformslager	311	353
Skibsreservedele	22.861	21.204
Varebeholdninger, catering	761	478
	<u>26.593</u>	<u>24.015</u>

I regnskabsåret er 233.671 TDKK fra varebeholdninger indregnet som en omkostning. (2013: 244.943 TDKK).

Af ovenstående varebeholdninger forventes 15.163 TDKK benyttet inden for de kommende 12 måneder (2013: 13.413 TDKK).

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>14. Tilgodehavender fra salg</b>		
Tilgodehavender fra salg	10.314	10.642
Nedskrivninger	-256	-342
	<u>10.058</u>	<u>10.300</u>
Årets realiserede tab	87	228
Årets nedskrivninger til imødegåelse af tab	-86	-213
<b>Årets resultatførte nedskrivninger og realiserede tab</b>	<u>1</u>	<u>15</u>

Der foretages individuelt vurderede direkte nedskrivninger af tilgodehavender uden anvendelse af hensættelseskonti, efter faste objektive principper, hvor elementer som debitorenes betalingshistorik, betalingsevne, rykkerhistorik indgår i nedskrivningskriterierne. Nedskrivninger foretages til nettorealiseringsværdi. Af ovenstående tilgodehavender er 268 TDKK mere end 1 måned forfaldne (2013: 454 TDKK).

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>15. Andre tilgodehavender mv.</b>		
Andre tilgodehavender	26.710	4.322
Periodeafgrænsningsposter	1.313	1.226
	<u>28.023</u>	<u>5.548</u>

	<u>2014</u> <u>TDKK</u>	<u>2013</u> <u>TDKK</u>
<b>16. Likvide beholdninger</b>		
Kontanter og bankindeståender	4.236	1.179

Selskabets likvide beholdninger består primært af indeståender i Nykredit Bank og Danske Bank samt kontante beholdninger. Der vurderes ikke at være nogen væsentlig kreditrisiko tilknyttet de likvide beholdninger.

Bankindeståender er variabelt forrentet. Selskabet har uudnyttede trækningsrettigheder på kassekreditter for i alt 37,7 MDKK (31.12.13: 23,5 MDKK).

	<u>2014</u> <u>TDKK</u>	<u>2013</u> <u>TDKK</u>
<b>17. Aktiekapital</b>		
Aktiekapital 01.01	283.333	283.333
<b>Aktiekapital 01.01</b>	<u>283.333</u>	<u>283.333</u>

Aktiekapitalen består af 14.166.670 aktier á 20 kr. Aktierne er fuldt indbetalte. Aktierne er ikke opdelt i klasser. Der er ikke knyttet særlige rettigheder til aktierne. Aktiekapitalen har været uændret de seneste 5 år.

	Stk.		Nom. værdi TDKK		% af aktiekapital	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
<b>18. Egne aktier</b>						
Egne aktier 01.01	207.450	207.450	4.149	4.149	1,46	1,46
Køb	0	0	0	0	0	0
Afgang	0	0	0	0	0	0
<b>Egne aktier 31.12</b>	<u>207.450</u>	<u>207.450</u>	<u>4.149</u>	<u>4.149</u>	<u>1,46</u>	<u>1,46</u>

Selskabet kan i henhold til generalforsamlingsbeslutning erhverve maksimalt nom. 28.333 TDKK egne aktier, svarende til 10% af aktiekapitalen. Selskabet har ikke i 2011, 2012, 2013 og 2014 erhvervet eller solgt egne aktier.

Egne aktier har været opkøbt med henblik på risikoafdækning i forbindelse med de generelle medarbejderaktie- og optionsprogrammer til ledende medarbejdere, som er ophørt i 2014.

	Reserve for værdi- regulering af sikrings- instru- menter TDKK	I alt TDKK
<b>19. Andre reserver</b>		
Reserver 01.01.14	842	842
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter	-42.266	-42.266
<b>Reserver 31.12.14</b>	<b>-41.424</b>	<b>-41.424</b>
Reserver 01.01.13	106	106
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter	736	736
<b>Reserver 31.12.13</b>	<b>842</b>	<b>842</b>

De præsenterede reserver anses i forhold til de selskabsretlige bestemmelser for at være frie reserver og kan derfor anvendes til udbytteudlodning.

Reserve for værdiregulering af sikringsinstrumenter (oliepriskontrakter) indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige pengestrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er gennemført.

	Minimums leasingydelser (nominel værdi)		Nutidsværdi af minimums- leasingydelser	
	2014 TDKK	2013 TDKK	2014 TDKK	2013 TDKK
<b>20. Finansielle leasingforpligtelser</b>				
De finansielle leasingforpligtelser forfalder således:				
Inden for et år fra balancedagen	70.440	64.461	21.819	14.620
Mellem et og fem år fra balancedagen	337.660	319.352	164.362	136.277
Efter fem år fra balancedagen	689.726	780.929	595.042	646.693
	<b>1.097.826</b>	<b>1.164.742</b>	<b>781.223</b>	<b>797.590</b>
Amortiseringstillæg til fremtidig omkostningsførelse	-316.603	-367.152		
	<b>781.223</b>	<b>797.590</b>		
			<b>2014 TDKK</b>	<b>2013 TDKK</b>
Finansiel leasingforpligtelse er indregnet således i balancen:				
Langfristede forpligtelser			759.404	782.970
Kortfristede forpligtelser			21.819	14.620
			<b>781.223</b>	<b>797.590</b>

## 20. Finansielle leasingforpligtelser (fortsat)

Leasingkontrakterne følger en fast afdragsprofil og aftalerne indeholder ingen bestemmelser om betingede leasingydelser. Leasingaftalerne er uopsigelig i den aftalte leasingperiode, men kan forlænges eller indfris på fornyede vilkår. Der er i 2012 etableret leasingkontrakt vedrørende chartering af KatExpress 1 for en 10-årig periode, hvortil der er tilknyttet en købsoption som kan udnyttes i 2022. Endvidere er der i 2013 etableret leasingkontrakt vedrørende chartering af KatExpress 2 for en 10-årig periode, hvortil der er tilknyttet en købsoption som kan udnyttes i 2023.

	Valuta	Udløb	Rente Fast/ Variabel	Nutids- værdi af minimums- leasing- ydelser TDKK	Dags- værdi TDKK
<b>31.12.14</b>					
Leasingforpligtelse	EUR	2022/23	Fast	778.280	816.822
Leasingforpligtelse	DKK	2020	Fast	2.943	2.943
				<u>781.223</u>	<u>819.765</u>
<b>31.12.13</b>					
Leasingforpligtelse	EUR	2022/23	Fast	794.303	785.786
Leasingforpligtelse	DKK	2020	Fast	3.287	3.287
				<u>797.303</u>	<u>789.073</u>

Dagsværdi er opgjort som nutidsværdien af de forventede fremtidige afdrags- og rentebetalinger ved anvendelse af den aktuelle markedsrente som diskonteringsfaktor. I forhold til dagsværdihierarkiet er dagsværdien af de finansielle leasingforpligtelser opgjort på niveau 2, hvor alle væsentlige faktorer er baseret på observerbare markedsdata.

	2014 TDKK	2013 TDKK
<b>21. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale</b>		
Fratrædelsesforpligtelser 01.01.	2.028	2.061
Anvendt i året	-97	0
Hensat i året	152	-33
<b>Fratrædelsesforpligtelser 31.12.</b>	<u>2.083</u>	<u>2.028</u>
Jubilæumsgratiale 01.01.	342	362
Anvendt i året	-24	-8
Hensat i året	48	-12
<b>Jubilæumsgratiale 31.12.</b>	<u>366</u>	<u>342</u>
<b>Hensatte forpligtelser 31.12</b>	<u>2.449</u>	<u>2.370</u>

## 21. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale (fortsat)

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
Hensatte forpligtelser er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	2.300	2.152
Kortfristede forpligtelser	149	218
<b>Hensatte forpligtelser 31.12</b>	<b>2.449</b>	<b>2.370</b>

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Jubilæumsgratiale på 8 TDKK udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

## 22. Operationelle leje- og leasingforpligtelser

Lejeforpligtelser vedr. havne og bygninger i Aarhus, Odden og Ebeltoft, og lejeforpligtelser vedrørende olieanlæg og biler, har samlede minimumsydelser som forfalder således:

	<b>2014</b>	<b>2013</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
Inden for et år fra balancedagen	32.959	30.603
Mellem et og fem år fra balancedagen	40.474	33.393
Efter fem fra balancedagen	15.059	21.470
	<b>88.492</b>	<b>85.466</b>
<b>Årets resultatførte lejeudgifter</b>	<b>32.016</b>	<b>31.078</b>

## 23. Pantsætninger

Til sikkerhed for engagement med kreditinstitutter er deponeret skadesløsbreve på i alt nom. 330 MDKK.

## 24. Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver

### Eventualaktiver

Der har i 2013 været et motorhaveri på Max Mols, som forsikrings-selskabet har afvist at dække. Retssagen forventes behandlet i foråret 2015. Den forventede forsikringsdækning er i lighed med den regnskabsmæssige behandling ved aflæggelse af årsrapporten for 2013 ikke indregnet som et tilgodehavende selvom det af selskabets ledelse samt juridiske rådgivere vurderes at være dækket under forsikringspoli-erne.

### Eventualforpligtelser

Ingen.

	2014 TDKK	2013 TDKK
<b>25. Ændring i driftskapital</b>		
Ændring i varebeholdninger	-2.578	1.800
Ændring i tilgodehavender fra salg	242	3.421
Ændring i andre tilgodehavender mv.	-22.475	2.160
Ændring i anden gæld og periodeafgrænsning vedrørende flerturskort mv.	-1.443	-15.103
Ændring i leverandørgæld mv.	-20.747	15.395
	<u>-47.001</u>	<u>7.673</u>

## 26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter

### Politik for styring af finansielle risici mv.

Selskabet er som følge af sin drift eksponeret over for ændringer i oliepriser, valutakurser og renteniveau.

Selskabets bestyrelse og ledelse fastlægger løbende beløbsgrænser og perioder samt hvilke afledte finansielle instrumenter, der kan anvendes.

### Oliepriserisici

Det er selskabets politik løbende at sikre 2/3 af det kommende års olieforbrug vedrørende både oliepriserisiko og valutarisiko. Selskabet foretager ikke aktiv spekulation i finansielle risici.

Selskabet indkøber som udgangspunkt olie til skibene på det til enhver tid gældende spotmarked. Selskabets ledelse vurderer løbende ud fra aktuel oliepris, forventet olieprisudvikling samt aktuelle CAP-og terminspriser, hvorvidt og i givet fald for hvilken periode, der foretages sikring af olieprisen. Sikring foretages i DKK.



## **26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)**

Mols-Linien har pr. 31.12.14 sikret en fast oliepris i DKK i de første 9 måneder af 2015 samt en fast oliepris i DKK for 75% af olieudgifterne i de sidste 3 måneder af 2015. Volumen på køb af olie under terminkontrakter pr. 31.12.14 udgør 31.428 tons.

### **Egenkapitalens følsomhed overfor olieprisudsving pr. 31.12.14**

Indvirkning hvis olieprisen var 10% højere end faktisk pris: +10.867 TDKK (2013: +3.001 TDKK)

### **Resultatets følsomhed overfor olieprisudsving pr. 31.12.14**

Indvirkning hvis oliepris var 10% højere end faktisk pris: +43 TDKK (2013: +156 TDKK)

Ovenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt olieprisen havde været 10% højere end den faktiske oliepris pr. 31.12.14.

### **Valutarisici**

Selskabets valutarisici udgøres alene af betaling af charterydelser i EUR, som ikke er matchet mod indtægter i EUR. Nedenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt kursen havde været 1% højere end den faktiske kurs pr. 31.12.14.

Vedrørende leasinggæld henvises til note 20.

### **Egenkapitalens følsomhed før skat overfor valutakursudsving pr. 31.12.14**

Indvirkning, hvis EUR-kurs var 1% højere end faktisk kurs -7.783 TDKK (2013: -7.943 TDKK)

### **Resultatets følsomhed før skat overfor valutakursudsving pr. 31.12.14**

Indvirkning, hvis EUR-kurs var 1% højere end faktisk kurs -7.783 TDKK (2013: -7.943 TDKK)

### **Renterisici**

Om selskabets finansielle aktiver og forpligtelser kan angives følgende aftalemæssige revurderings- og indfrielsestidspunkter, afhængig af hvilken dato der falder først.

## 26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.14

Kategori	<u>Revurderings-/forfaldstidspunkt</u>				<u>Heraf fast forrentet</u>
	<u>0-1 år</u>	<u>1-5 år</u>	<u>&gt;5 år</u>	<u>I alt</u>	
TDKK					
Tilgodehavender fra salg	10.058	0	0	10.058	0
Likvide beholdninger	4.236	0	0	4.236	0
Langfristede forpligtelser	-21.819	-164.362	-595.042	-781.223	-781.223
Leverandørgæld	-31.086	0	0	-31.086	0
Anden Gæld	-78.814	0	0	-78.814	0
	<b>-117.425</b>	<b>-164.362</b>	<b>-595.042</b>	<b>-876.829</b>	<b>-781.223</b>

### Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.13

Kategori	<u>Revurderings-/forfaldstidspunkt</u>				<u>Heraf fast forrentet</u>
	<u>0-1 år</u>	<u>1-5 år</u>	<u>&gt;5 år</u>	<u>I alt</u>	
TDKK					
Tilgodehavender fra salg	10.300	0	0	10.300	0
Likvide beholdninger	1.179	0	0	1.179	0
Langfristede forpligtelser	-14.620	-136.277	-646.693	-797.590	-797.590
Kreditinstitutter	-16.521	0	0	-16.521	0
Leverandørgæld	-51.833	0	0	-51.833	0
Anden gæld	-37.572	0	0	-37.572	0
	<b>-109.069</b>	<b>-136.277</b>	<b>-646.693</b>	<b>-892.037</b>	<b>-797.590</b>

Alle ovennævnte primære finansielle instrumenter er målt til amortiseret kostpris.

#### *Kreditrisici*

Selskabet har ikke ydet kredit til udenlandske kunder, og der sker ikke sikring af indenlandske tilgodehavender. Der er begrænset eksponering pr. kunde og som oftest kontant forudbetaling, hvilket minimerer kreditrisikoen.

## 26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### *Likviditetsrisici*

Selskabet er eksponeret over for likviditetsrisici, idet selskabet er afhængig af altid at være i besiddelse af den nødvendige likviditet. Selskabets likviditetsreserve består af likvide midler og uudnyttede kreditfaciliteter. Udskonterede betalingsforpligtelser fremgår af note 20 "Finansielle leasingforpligtelser" og balancen "Kortfristede gældsforpligtelser".

### *Metoder og forudsætninger for opgørelse af dagsværdier*

#### Afledte finansielle instrumenter

Oliepriskontrakter værdiansættes efter almindeligt anerkendte værdiansættelsesmetoder baseret på relevante observerbare markedsværdier for oliepriser i DKK.

### *Dagsværdihierarki for finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi i balancen*

Nedenstående vises klassifikationen af finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi, opdelt i henhold til dagsværdihierarkiet:

- Noterede priser i et aktivt marked for samme type instrument (niveau 1).
- Noterede priser i et aktivt marked for lignende aktiver eller forpligtelser eller andre værdiansættelsesmetoder, hvor alle væsentlige input er baseret på observerbare markedsdata (niveau 2).
- Værdiansættelsesmetoder, hvor eventuelle væsentlige input ikke er baseret på observerbare markedsdata (niveau 3).

2014

	Niveau 1 TDKK	Niveau 2 TDKK	Niveau 3 TDKK	I alt TDKK
Afledte finansielle instrumenter, forpligtelser	-	2.847	-	2.847
Finansielle forpligtelser anvendt som sikringsinstrumenter	-	41.424	-	41.424

2013

	Niveau 1 TDKK	Niveau 2 TDKK	Niveau 3 TDKK	I alt TDKK
Afledte finansielle instrumenter, forpligtelser	-	-242	-	-242
Finansielle forpligtelser anvendt som sikringsinstrumenter	-	842	-	842

## 26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### *Optimal kapitalstruktur*

Selskabet er omfattet af kapitalkravene ifølge selskabsloven. Selskabet vurderer løbende kapitalstrukturen, herunder behovet for kapital. Der henvises i øvrigt til note 2 omkring udtalelse om going concern.

## 27. Aktionærforhold

Mols-Linien A/S har på tidspunktet for aflæggelsen af regnskabet registreret følgende aktionærer med mere end 5% af aktiekapitalens stemmerettigheder eller pålydende værdi:

Clipper Ferry Invest A/S, Købehavn Ø	29,95%
FS Finans III A/S, København V	26,35%
Rudersdal A/S under konkurs, Birkerød	10,73%
Figaro Aktieinvest ApS, Hellerup	7,89%

## 28. Nærtstående parter

Nærtstående parter med bestemmende indflydelse på Mols-Linien A/S: Ingen

Øvrige nærtstående parter, som Mols-Linien A/S har haft transaktioner med i 2014:

Kattegatruternes Reparationsselskab ApS, Aarhus C – datterselskab

Nielsen Nørager, advokat Frantz Palludan – formand for bestyrelsen fra 2009

	<u>Kattegatruternes Repr.selskab ApS</u>	<u>Nielsen Nørager</u>	<u>MDKK I ALT</u>
<b>2014</b>			
Køb af tjenesteydelser	478	1.373	1.851
Renteindtægter	48	0	48
Løbende mellemregning	1.214	0	1.214
<b>2013</b>			
Køb af tjenesteydelser	478	0	478
Renteindtægter	48	0	48
Løbende mellemregning	1.566	0	1.566

### *Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere*

Ud over hvad der følger af ansættelsesforholdet og eventuelle aktiebesiddelser, har der ikke været transaktioner med bestyrelse, direktion eller ledende medarbejdere. Aflønning mv. fremgår af note 6.

## 29. Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 3. marts 2015 godkendt nærværende årsrapport til offentliggørelse. Årsrapporten forelægges Mols-Linien A/S' aktionærer til godkendelse på den ordinære generalforsamling den 22. april 2015.

	<u>2014</u> <u>TDKK</u>	<u>2013</u> <u>TDKK</u>
<b>30. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor</b>		
Lovpligtig revision	437	476
Andre erklæringer med sikkerhed	117	141
Skatterådgivning	26	27
Andre ydelser	115	420
	<u>695</u>	<u>1.064</u>

### 31. Begivenheder efter balancedagen

Bortset fra det i ledelsesberetningen nævnte er der ikke indtrådt væsentlige begivenheder efter balencedagen af betydning for årsrapporten.

# **MOLS-LINIEN A/S**

**CVR-nr. 17 88 12 48**

**Årsrapport 2015**  
(perioden 01.01.15 – 31.12.15)

Godkendt på selskabets generalforsamling, den 21. april 2016

**Dirigent**  
Advokat Klaus Søgaard

---

## Indholdsfortegnelse

	Side
Ledelsesberetning	1
Ledelsespåtegning	26
Den uafhængige revisors erklæringer	27
Resultatopgørelse for 2015	29
Totalindkomstopgørelse for 2015	30
Balance pr. 31. december 2015	31
Egenkapitalopgørelse for 2015	33
Pengestrømsopgørelse for 2015	34
Noter	35

## Ledelsesberetning

### Selskabsoplysninger

#### Selskab

Mols-Linien A/S  
Sverigesgade 6  
8000 Aarhus C  
CVR-nr. 17 88 12 48  
Hjemstedskommune: Aarhus

Telefon 70 10 14 18  
Internet [www.mols-linien.dk](http://www.mols-linien.dk)  
E-mail [mols-linien@mols-linien.dk](mailto:mols-linien@mols-linien.dk)

#### Dattervirksomhed

Kattegruternes Reparationsselskab ApS, Aarhus C (100%)

#### Bestyrelse

Advokat Frantz Palludan, formand\*  
Managing Partner Jan Kühn, næstformand\*  
Direktør Kaare Vagner, næstformand  
Direktør Jens Dalsgaard Løgstrup\*  
Administrerende direktør Erik Østergaard  
Maskinmester Allan Holm Corneliussen, medarbejdervalgt  
Assistant Technical Manager Thomas Bisgaard Jensen, medarbejdervalgt  
Skibsassistent Georg Schuster, medarbejdervalgt

\* Medlem af Revisionsudvalget

#### Direktion

Administrerende direktør Søren Jespersen

#### Revision

PricewaterhouseCoopers Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

#### Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes 21. april 2016, kl. 11.00 på Hotel Scandic Aarhus Østergade 10, 8000 Aarhus C



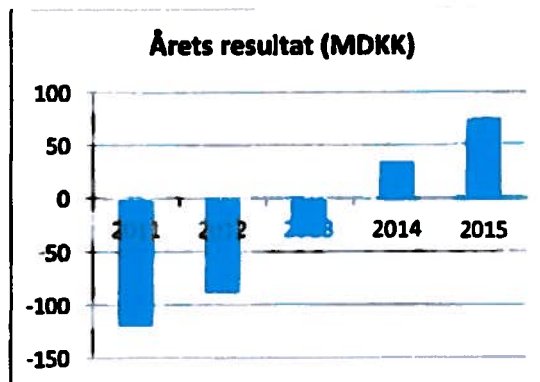
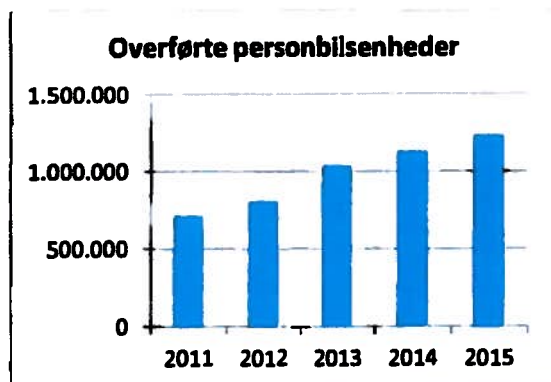
## Ledelsesberetning

### Nye rekorder i 2015 for Mols-Linien

- Mols-Linien overførte 1.083.773 personbiler i 2015 mod 967.509 i 2014. Det var 12,0% flere end i 2014 og samtidig det højeste antal nogensinde siden rederiets start i 1966. Justeret for busser og lastbiler blev der overført 1.241.569 personbilsenheder i 2015, hvilket var 9,1% flere end i 2014.
- Antallet af personbiler på Storebæltsbroen steg med 4,8% i 2015 i forhold til 2014. Mols-Liniens markedsandel i forhold til Storebæltsbroen steg fra 8,8% til 9,3%.
- Mols-Linien har i løbet af 2015 løbende udvidet antallet af afgange. Stigningen var 8,9% for hele året og 14,4% for perioden august til december 2015. Den nye motortrafikvej til Mols-Liniens færger i Odden Færgehavn har forkortet køretiden med mindst 15 minutter, og gjort turen meget mere behagelig, hvorved man opnår en samlet rejsetid mellem Aarhus og Storkøbenhavn på ca. 2 timer.
- Mols-Linien har igen i 2015 oplevet en vækst i antallet af erhvervs kunder, der anvender Business BlueClass-konceptet. I 2015 var der 12,7% flere BBC-kunder end i 2014.
- Rederiets omsætning steg med 58,9 MDKK i 2015 til 670,8 MDKK, en stigning på 9,6% i forhold til 2014.
- Selskabets driftsresultat før afskrivninger (EBITDA) blev 177,4 MDKK mod 140,8 MDKK i 2014 og selskabets driftsresultat (EBIT) blev 126,3 MDKK mod 86,2 MDKK i 2014.
- Årets resultat blev et overskud på 74,3 MDKK sammenlignet med et overskud på 34,5 MDKK i 2014, en forbedring på 39,8 MDKK.
- Årets resultat i 2015 på 74,3 MDKK er det største overskud Mols-Linien har rapporteret i rederiets levetid.
- Primo 2015 forventede Mols-Linien et positivt resultat for 2015 i intervallet 25-35 MDKK. Resultatforventningen blev opjusteret 3 gange i 2015 senest i selskabsmeddelelse nr. 284 af 22. oktober 2015 til et forventet resultat i intervallet 60-70 MDKK.
- Pengestrømmen fra driften i 2015 var positiv med 118,5 MDKK mod et positivt bidrag i 2014 på 42,0 MDKK.
- For at sikre tilstrækkelig kapacitet fremadrettet har Mols-Linien i 2015 indgået aftale om levering af en ny hurtigfærge til indsættelse i 2017. Den nybyggede superfærge får navnet KatExpress 3 og forventes at erstatte rederiets mindre færge, Max Mols, og det vil betyde, at der kan overføres yderligere ca. 400.000 personbilsenheder pr. år.
- KatExpress 3 er indcharteret på en 12-årig aftale, hvilket vil medføre en meromkostning i indsejlingsperioden.

## Mols-Liniens turn-around 2011 - 2015

Selskabet begyndte en omfattende turn-around-proces i 2011, hvor rederiet blandt andet har omlagt sin tonnage, så utidssvarende og uøkonomiske færger er afdisponeret. Den højere kapacitet, en effektiv fartplan tilpasset kundernes behov og en god brændstoføkonomi giver lavere enhedsomkostninger.



## Forventninger til 2016

Mols-Linien forventer, at det totale marked for personbiler mellem Øst- og Vestdanmark i 2016 vil stige med ca. 2%.

På baggrund af den i 2015 stigende trafikmængde og forventningen til det totale marked for 2016 forventes der overført ca. 1,3 millioner personbilsenheder med Mols-Linien i 2016, svarende til en stigning på 3,9% i forhold til 2015.

Rederiet har med fastpriskontrakter sikret en fast oliepris i DKK for hele 2016.

Med udgangspunkt i disse forudsætninger forventer Mols-Linien et positivt resultat i 2016 i intervallet 90 MDKK til 110 MDKK efter skat, hvilket er en udvidelse af intervallet i forhold til selskabsmeddelelse nr. 287, hvor intervallet var 90 MDKK til 100 MDKK efter skat.

## Generelt

Mols-Liniens ledelse ønsker at takke medarbejderne i rederiet for en meget positiv og engageret indsats.

## Ledelsesberetning

### Selskabets hoved- og nøgletal

	2015 MDKK	2014 MDKK	2013 MDKK	2012 MDKK	2011 MDKK
<b>Hovedtal</b>					
<b>Resultatopgørelse</b>					
Nettoomsætning	670,8	611,9	535,5	464,7	501,1
Andre driftsindtægter	0	9,8	0	0	0
Omkostninger	493,4	480,9	486,6	443,5	524,0
Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)	177,4	140,8	48,9	21,2	-22,9
Afskrivninger	51,1	54,6	41,5	32,5	45,4
Nedskrivninger	0	0	0	49,3	65,0
Driftsresultat (EBIT)	126,3	86,2	7,4	-60,6	-133,3
Resultat af finansielle poster	-51,0	-51,7	-42,4	-24,2	-8,5
Resultat af fortsættende aktiviteter	74,3	34,5	-35,1	-84,9	-141,9
Resultat af ophørte aktiviteter	0	0	0	-3,6	23,0
Årets resultat	74,3	34,5	-35,1	-88,5	-118,9
<b>Balance pr. 31. december</b>					
Skibe	810,4	849,9	898,3	469,9	171,7
Øvrige langfristede aktiver	33,7	22,8	25,7	27,7	36,7
Kortfristede aktiver	144,4	68,9	41,0	51,5	97,3
Aktiver i alt	988,5	941,6	965,0	549,1	305,7
Egenkapital	87,1	40,2	47,9	82,3	171,1
Langfristede forpligtelser	733,8	761,7	785,1	361,3	10,1
Kortfristede forpligtelser, fortsættende aktiviteter	167,6	139,7	129,2	102,4	115,1
Kortfristede forpligtelser, ophørte aktiviteter	0,0	0,0	2,8	3,1	9,4
Passiver i alt	988,5	941,6	965,0	549,1	305,7
<b>Pengestrømsopgørelse</b>					
Pengestrømme vedrørende drift	118,5	42,0	14,1	-20,0	-10,6
Pengestrømme vedrørende investeringer, netto	-22,5	-3,3	-23,0	-8,0	89,1
Heraf til investering i materielle aktiver	-11,3	-11,6	-55,4	-48,7	-42,2
Pengestrømme vedrørende finansiering	-19,9	-16,4	-11,1	-8,1	-11,3
Pengestrømme vedrørende ophørte aktiviteter	0,0	-2,8	-0,3	-9,9	65,8
Ændring i likviditet	76,1	19,6	-20,3	-46,0	132,9
Likvider	80,4	4,2	-15,3	5,0	51,0
<b>Øvrige hovedtal</b>					
Overførte personbilsenheder (stk.)	1.241.569	1.138.315	1.044.313	812.306	719.703
Overførte personbiler (stk.)	1.083.773	967.509	938.465	751.635	694.639
Gennemsnitligt antal fuldtidsansatte, inkl. ophørte aktiviteter	232	237	233	223	351
Gennemsnitligt antal aktier (t.stk.)	13.959	13.959	13.959	13.959	13.959
Gennemsnitligt antal aktier, udvandet (t.stk.)	13.959	13.959	14.128	14.128	14.128

**Ledelsesberetning**

	2015	2014	2013	2012	2011
<b>Nøgletal</b>					
<b>Aktierelaterede nøgletal</b>					
Resultat pr. aktie (DKK)	5,3	2,5	-2,5	-6,3	-8,5
Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)	5,3	2,5	-2,5	-6,3	-8,5
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter (DKK)	5,3	2,5	-2,5	-6,1	-10,2
Resultat pr. aktie, fortsættende aktiviteter udvandet (DKK)	5,3	2,5	-2,5	-6,1	-10,2
Indre værdi pr. aktie (DKK)	6,2	2,8	3,4	5,8	12,1
Børskurs ultimo (DKK)	61,5	23,6	16,2	13,8	14,0
<b>Driftsrelaterede nøgletal</b>					
Egenkapitalforrentning (%)	116,8	78,3	-53,9	-69,8	-52,1
Overskudsgrad (EBITDA-margin) (%)	26,4	23,0	9,1	4,6	-4,6
Overskudsgrad (EBIT-margin) (%)	18,8	14,1	1,4	-13,0	-26,6
Soliditetsgrad (%)	8,8	4,3	5,0	15,0	56,0

**Definitioner og beregningsformler**

Hoved- og nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2015".

Overskudsgrad (%)	$\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$
Egenkapitalforrentning (%)	$\frac{\text{Resultat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$
Gennemsnitligt antal aktier (stk.)	Det vægtede gennemsnitlige antal aktier i om-løb i en given periode, eksklusiv selskabets egne aktier.
Soliditetsgrad (%)	$\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Samlede aktiver ultimo}}$

Beregning af resultat pr. aktie er specificeret i note 10.

## Regnskabsberetning

Årsregnskabet aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

### Resultatopgørelsen

#### Omsætning

Selskabets omsætning er i 2015 opgjort til 670,8 MDKK mod en omsætning i 2014 på 611,9 MDKK, hvilket er en stigning på 58,9 MDKK, svarende til en stigning på 9,6% i forhold til 2014.

Trafikomsætningen på hurtigfærgerne blev i 2015 på 582,3 MDKK, hvilket var 50,0 MDKK større end i 2014. Mols-Linien arbejder løbende på at maksimere den samlede omsætning pr. afgang. I 2015 blev omsætningen kr. 100.116 pr. afgang sammenlignet med kr. 99.490 i 2014, idet antallet af afgange samtidig blev øget med 8,9%.

Trafikudvikling i 2015			Ændring	Ændring
	2015	2014	i stk.	i %
Personbilsenheder	1.241.569	1.138.315	103.254	9,1%
Personbilsenheder pr. afgang	185	185	0	0,0%
Personbiler i stk.	1.083.773	967.509	116.264	12,0%
Personbiler i stk. pr. afgang	162	157	5	3,2%
Passagerer	2.689.789	2.524.506	165.283	6,5%
Antal afgange	6.700	6.150	550	8,9%

Omsætningen i Mols-Liniens cateringafdeling blev i 2015 på 88,5 MDKK mod 79,6 MDKK i 2014, hvilket er en stigning på 11,1%. Cateringkonceptet gennemgår løbende ændringer med en række nye tilbud på mad- og drikkevarer og der er nu Baresso-caféer på alle færges.

#### Omkostninger

Selskabets samlede omkostninger udgjorde 493,4 MDKK i 2015 sammenlignet med 480,9 MDKK i 2014. De samlede omkostninger i 2015 var således 12,5 MDKK større end 2014 primært som følge af højere aktivitetsniveau/flere sejlede afgange

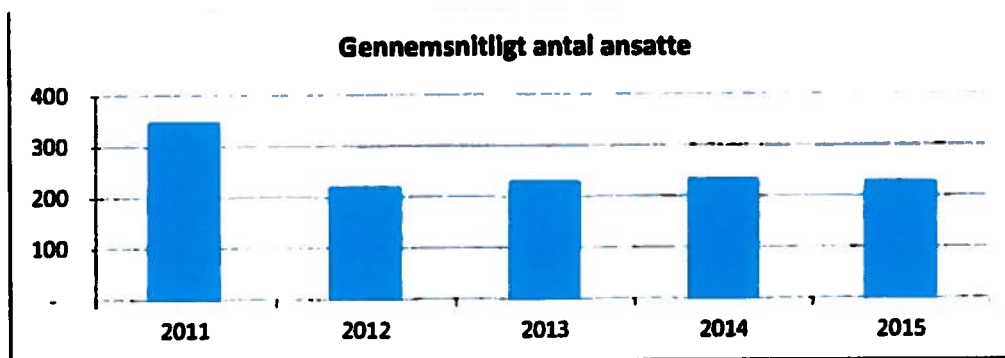
Omkostningerne til olieforbrug blev reduceret fra 210,6 MDKK i 2014 til 203,4 MDKK i 2015, men det bemærkes, at det samlede olieforbrug er steget med 10,4% som følge af flere afgange og ændret sejl-

ladsmønster. Mols-Linien sikrer løbende prisen på olie, således at minimum 2/3-dele af de kommende 12 måneders forbrug er sikret mod stigning i olieprisen.

### Medarbejdere

Personaleomkostningerne blev i 2015 på 130,3 MDKK mod 128,4 MDKK i 2014, hvilket svarer til en stigning på 1,5%.

Det gennemsnitlige antal fuldtidsbeskæftigede i Mols-Linien udgør 232 medarbejdere i 2015 mod 237 i 2014.



Den faste stab af medarbejdere blev i årets løb suppleret med en række afløsere, primært i cateringafdelingen og driftscenteret i forbindelse med travle ferieperioder, ved højtiderne og lignende.

Alle afløsere gennemgår et fast tilrettelagt kursusforløb for at sikre, at de altid lever op til Mols-Liniens høje krav til sikkerhed og service om bord på rederiets færges.

### Afskrivninger

Afskrivningerne på anlægsaktiverne blev i 2015 på 51,1 MDKK mod 54,5 MDKK i 2014.

### Finansielle poster

Nettofinansieringsudgifterne i 2015 på 51,0 MDKK mod 51,7 MDKK i 2014.

### Skat

Mols-Linien er omfattet af skattereglerne for tonnagebeskatning. Rederier, som er omfattet af ordningen for tonnagebeskatning, bliver beskattet efter rederiets samlede nettotonnage. For Mols-Liniens nuværende tonnage medfører dette en årlig beskatning på 0,1 MDKK til betaling samt en regulering i 2015 af den udskudte skatteforpligtelse på 0,8 MDKK.

## Balancen

### Aktiver

De samlede aktiver udgjorde ultimo 2015 988,5 MDKK mod 941,6 MDKK ved udgangen af 2014.

De materielle aktiver udgjorde 829,0 MDKK ultimo 2015. Årets tilgang på skibe var 7,9 MDKK, hvoraf 4,6 MDKK vedrørte aktivering af periodiske eftersyn i forbindelse med dokophold for rederiets færges. Denne post bliver afskrevet frem til næste dokeftersyn. De materielle anlægsaktiver blev reduceret med periodens af- og nedskrivninger på 50,9 MDKK. De finansielle anlægsaktiver udgjorde 15,1 MDKK og omfattede kapitalandele i et datterselskab samt indbetalt depositum vedrørende ny tonnage.

De kortfristede aktiver udgjorde 144,5 MDKK ultimo 2015 og bestod af varebeholdninger på 24,7 MDKK, tilgodehavender på 39,4 MDKK og likvide beholdninger på i alt 80,4 MDKK.

### Passiver

Egenkapitalen pr. 31.12.15 er opgjort til 87,1 MDKK, hvilket er en forbedring på 46,9 MDKK i forhold til 40,2 MDKK pr. 31.12.14, men stadig under 50% af selskabets aktiekapital. Ledelsen har på generalforsamlingen den 18.04.13 i overensstemmelse med selskabslovens §119 redegjort for selskabets økonomiske stilling. Resultatudviklingen i 2015 og forventningerne til 2016 viser, at Mols-Linien følger de af ledelsen lagte planer.

Mols-Linien sikrer løbende de fremtidige oliepriser, således at minimum 2/3-dele af de kommende 12 måneders olieforbrug er sikret mod olieprisstigninger. Det markante fald i oliepriserne fra 4. kvartal 2014 har medført, at selskabet løbende har etableret længere sikringer, således at selskabet pr. 31.12.15 har sikret hele det forventede olieforbrug i 2016 og 2017, og efterfølgende i 2016 50% af det forventede forbrug i 2018. Faldet i oliepriserne i 2015 har medført en regnskabsmæssig negativ regulering af fastpriskontrakter vedrørende 2016 og 2017 på 27,3 MDKK pr. 31.12.15. Jævnfør de gældende regnskabsregler er reguleringen via totalindkomstopgørelsen fratrukket egenkapitalen pr. 31.12.15.

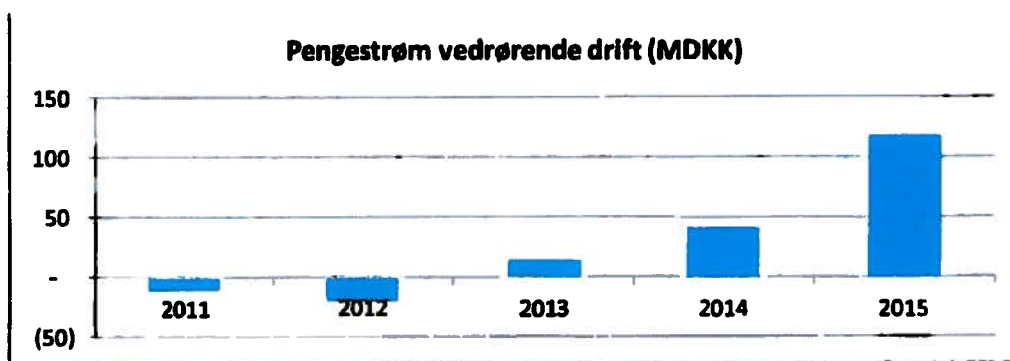
Selskabets samlede forpligtelser udgør 901,4 MDKK pr. 31.12.15 mod 901,4 MDKK pr. 31.12.14

### Pengestrøm og likviditet

Mols-Liniens drift bidrog i 2015 positivt til pengestrømmen med 118,5 MDKK sammenlignet med et positivt bidrag på 42,0 MDKK i 2014.

I 2015 har der været de investeringer, som er beskrevet i afsnittet om selskabets aktiver.

Samlet var der en positiv ændring i selskabets likviditet på 76,1 MDKK i 2015, hvorved der ved slutningen af 2015 var likvide beholdninger på 80,4 MDKK.





## Mols-Liniens flåde

### KatExpress 1

**Bygget:** 2009, Yard No. 066

**Type:** Incat 112 m Wave Piercing Catamaran

**Dødvægt:** 940 tons (highspeed) – 1.440 (lowspeed)

**Kapacitet:** 417 biler / 1.000 passagerer

**Længde:** 112,6 meter – **Bredde:** 30,5 meter

**Hastighed:** 37 knob (68,5 km/t)

**Overfartstid:** ca. 75 minutter på Aarhus-Odden

**Hovedmaskiner:** MAN 28/33D (4 x 9.000 kW)

**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

### KatExpress 2

**Bygget:** 2013, Yard No. 067

**Type:** Incat 112 m Wave Piercing Catamaran

**Dødvægt:** 940 tons (highspeed) – 1.440 (lowspeed)

**Kapacitet:** 417 biler / 1.000 passagerer

**Længde:** 112,6 meter – **Bredde:** 30,5 meter

**Hastighed:** 37 knob (68,5 km/t)

**Overfartstid:** ca. 75 minutter på Aarhus-Odden

**Hovedmaskiner:** MAN 28/33D (4 x 9.000 kW)

**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

KatExpress 1 og 2 har restaurant, separat Business Lounge, bistro med kiosk og hvilestole samt Baresso Kaffebar. Til børn er der legerum med video.

**Max Mols****Bygget:** 1998, Yard No. 048**Type:** Incat 91 m Wave Piercing Catamaran**Dødvægt:** 509 ton**Kapacitet:** 220 biler / 780 passagerer**Længde:** 91,3 meter – **Bredde:** 26 meter**Hastighed:** 40 knob (74 km/t)**Overfartstid:** ca. 70 minutter på Aarhus-Odden og ca. 55 minutter på Ebeltoft-Odden**Hovedmaskiner:** 4 x Ruston 20RK270 (4 x 7.080 kW)**Værft:** Incat Tasmania Pty., Australien

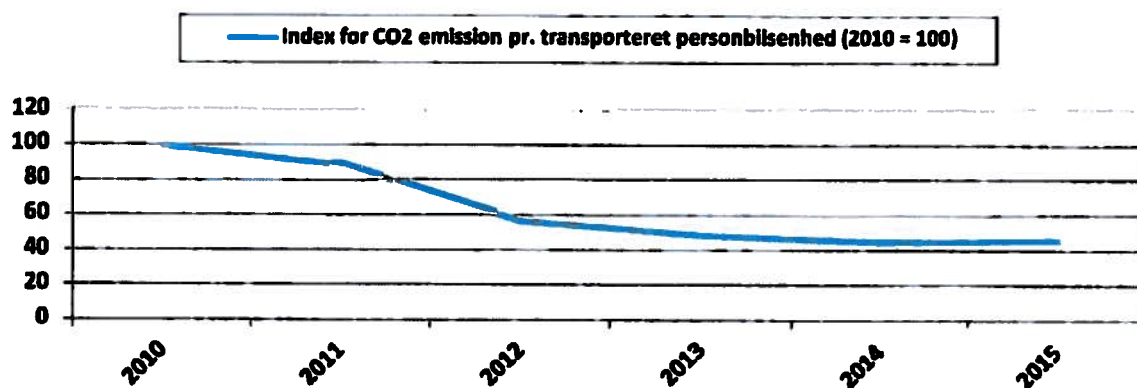
Max Mols har restaurant, separat Business Lounge, café med kiosk samt hvilestole. I 2014 er der endvidere etableret Baresso Kaffebar. Til børnene er der legerum med video.

## Mols-Linien & miljøet

På miljøområdet bestræber Mols-Linien sig på at være en ansvarlig og professionel drevet virksomhed.

### Mols-Liniens energiforbrug

Mols-Linien har i løbet af 2015 gennemført en lang række tekniske forbedringer, som har reduceret det gennemsnitlige olieforbrug pr. afgang med ca. 2%. Ved indsættelsen af KatExpress 3 vil olieforbruget pr. afgang blive yderligere reduceret. Emissionen af CO<sub>2</sub> pr. transporteret personbilsenhed er reduceret med ca. 54% i forhold til niveauet i 2010 (indeks = 100).



### Trafikpolitik er også miljøpolitik

I disse år føres en debat om infrastrukturen i Danmark, ikke mindst forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark.

Placeringen af Mols-Liniens færgeruter på Kattegat udgør en naturlig genvej i Danmark, som sparer de rejsende mellem Storkøbenhavn og Øst-/Midt- eller Nordjylland for ca. 200 km bilkørsel hver vej.

De langsigtede prognoser for trafikudviklingen indikerer, at der vil være vækst i antallet af personbiler på de danske veje. Prognoseerne lægger op til, at trafiktætheden og antallet af bilkøer vil vokse markant i de kommende år med endnu længere transporttider til følge.

I den forbindelse spiller Mols-Linien en afgørende rolle både til aflastning af trafikken, og på det miljømæssige område.

Derfor er det Mols-Liniens miljømæssige målsætning at bidrage til:

- Fortsat reduktion af CO<sub>2</sub>- emissionen pr. transporteret personbilsenhed
- Reduktion af alle øvrige emissioner
- Reduktion af alle former for affald

## **Samfundsansvar – Corporate Social Responsibility (CSR)**

Mols-Liniens aktiviteter er via færgedrift at fragte passagerer, personbiler, lastbiler og busser mellem Jylland og Sjælland, herunder at levere serviceydelser i forbindelse hermed før, under og efter overfarten. Mols-Linien bestræber sig i den forbindelse på at drive sin virksomhed på en forsvarlig måde og ønsker at leve op til lovgivningen inden for de områder der udøves virksomhed i.

Mols-Linien arbejder med konkrete målsætninger for en række væsentlige og relevante områder, men der er ikke vedtaget en samlet politik for samfundsansvar i selskabets strategi. For 2015 indeholder Mols-Liniens redegørelse for samfundsansvar derfor ikke særlige oplysninger om de standarder, selskabet følger, hvordan Mols-Linien omsætter politikker til handling, en vurdering af, hvad Mols-Linien har opnået samt forventninger til det fremtidige arbejde.

Helt generelt består Mols-Liniens aktiviteter af danske aktiviteter, hvor der allerede eksisterer love og retningslinjer for blandt andet menneskerettigheder, arbejdstagerrettigheder (herunder sikkerhed og arbejdsmiljø), miljø og anti-korruption, som Mols-Linien er underlagt og overholder.

Endvidere foretager Mols-Linien sine væsentligste indkøb hos leverandører i Norden, medlemslande i EU samt i Australien. Mols-Linien har fået oplyst, at der for leverandører i disse lande ligeledes eksisterer love og principper for samfundsansvarsbegreberne.

Mols-Linien er endvidere underlagt og følger de restriktive retningslinjer og love, der gælder for søfartende på danske skibe, samt for service- og cateringområdet og for rederiets kontorer og terminaler.

Arbejdet med ovennævnte områder sker ved løbende opfølgning og kommunikation, således at der sker en forankring hos såvel ledelse som medarbejdere, hvorved Mols-Linien opnår en fælles holdning til begreberne omkring samfundsansvar jf. ovenfor.

Det betyder, at ovenstående grundholdninger afspejler sig ved indgåelse af kontrakter og aftaler, hvor det overordnede mål først og fremmest er at skabe de nødvendige rammer for et tillidsfuldt, ordentligt og udviklende samarbejde, hvor social ansvarlighed er en naturlig følge af Mols-Liniens overordnede holdninger.

## **Corporate Governance og redegørelse for virksomhedsledelse**

Mols-Linien A/S har udarbejdet en lovpligtig redegørelse for virksomhedsledelse for regnskabsåret 2015, jf. årsregnskabslovens § 107b. Den lovpligtige redegørelse er opdelt i tre afsnit:

- En redegørelse for Mols-Linien A/S' arbejde med Anbefalingerne om god selskabsledelse (Corporate governance).
- En beskrivelse af hovedelementerne i Mols-Linien A/S' interne kontrol- og risikostyringssystem i forbindelse med regnskabsaflæggelsen.
- En beskrivelse af sammensætningen af Mols-Linien A/S' ledelsesorganer, deres udvalg og disses funktion.

### **Corporate Governance**

Mols-Linien A/S' bestyrelse og direktion søger til stadighed at sikre, at selskabets ledelsesstruktur og kontrolsystemer er effektive, hensigtsmæssige og velfungerende. En række interne politikker og procedurer er vedtaget i relevante fora og vedligeholdes løbende med henblik på at sikre en hensigtsmæssig og passende styring af selskabet.

Komitéen for god Selskabsledelse offentliggjorde den 6. maj 2013 ajourførte Anbefalinger for god selskabsledelse, baseret på "følg eller forklar"-princippet (senest optateret november 2014). Det er bestyrelsens opfattelse, at Anbefalingerne for god selskabsledelse følges i al væsentlighed.

En nærmere gennemgang af anbefalingerne sammenholdt med Mols-Liniens politikker fremgår af selskabets hjemmeside, [http://www.mols-linien.dk/multimedia/Corporate Governance 2015.pdf](http://www.mols-linien.dk/multimedia/Corporate_Governance_2015.pdf). Såvel anbefalingerne om god selskabsledelse som Mols-Linien A/S' politikker ajourføres løbende, og offentliggøres én gang årligt i forbindelse med offentliggørelsen af årsrapporten.

For at tiltrække og fastholde selskabets ledelsesmæssige kompetencer er direktionens og de ledende medarbejders aflønning fastlagt under hensyntagen til arbejdsopgaver, værdiskabelse og vilkår i sammenlignelige virksomheder. Overordnede retningslinjer i henhold til selskabslovens §139 vedrørende incitamentsaflønning af direktionen forefindes på Selskabets hjemmeside, <http://www.mols-linien.dk/index.dsp?page=3636x>

Bestyrelsen modtager et fast honorar som vederlag for arbejdet i selskabet, og medlemmerne har ikke noget incitamentsprogram.

Bestyrelsen har fastsat konkrete mål for at sikre mangfoldigheden i selskabets ledelsesniveauer samt gjort status over opfyldelsen heraf. Der henvises til hjemmesiden, [http://www.mols-linien.dk/multimedia/Mangfoldighed og kvinder i ledelse 2015 .pdf](http://www.mols-linien.dk/multimedia/Mangfoldighed_og_kvinder_i_ledelse_2015.pdf), hvor måltal og politikker for den kønsmæssige sammensætning af ledelsen i Mols-Linien A/S er offentliggjort.

### **Hovedelementerne i selskabets interne kontrol- og risikostyring i forbindelse med regnskabsaf-læggelsesprocessen**

Formålet med de interne kontrol- og risikostyringssystemer er dels at sikre, at Mols-Liniens regnskab aflægges i henhold til gældende regnskabslovgivning og danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber, dels for at sikre en retvisende og informativ rapportering uden væsentlige fejl og mangler.

De interne kontrol- og risikostyringssystemer har til formål at sikre, at væsentlige fejl og uregelmæssigheder i rapporteringen opdages og korrigeres, men giver ikke en absolut sikkerhed for, at alle fejl opdages og korrigeres.

Systemerne kan opdeles i følgende områder:

- Kontrolmiljø
- Risikovurdering
- Kontrolaktiviteter
- Information og kommunikation
- Overvågning

### **Kontrolmiljø**

Bestyrelsen overvåger regnskabsaflæggelsen og de interne kontrol- og risikostyringssystemers effektivitet, samt drøfter væsentlige skøn og usikkerheder i forbindelse med regnskabsaflæggelsen. Direktionen har ansvaret for, at risikostyringssystemer og kontroller er effektive, og direktionen har implementeret kontroller til at imødegå risici vedrørende regnskabsaflæggelsen.

Bestyrelsen vurderer mindst en gang årligt selskabets organisationsstruktur og bemanning på væsentlige områder, herunder inden for områder i forbindelse med regnskabsaflæggelsesprocessen inklusive blandt andet it og skat.

### **Risikovurdering**

Bestyrelse, herunder det nedsatte revisionsudvalg, og direktion foretager løbende en vurdering af de risici, som påhviler Mols-Linien, inklusive risici ved regnskabsaflæggelsen. Som led heri vurderes risikoen for svig og uregelmæssigheder.

For alle væsentlige regnskabsområder er systemer, procedurer og kontrolaktiviteter til minimering af risikoen for væsentlige fejl og mangler i forbindelse med regnskabsaflæggelsen beskrevet og dokumenteret.

Bestyrelse og direktion tager, som led i risikovurderingen årligt stilling til risikoen for besvigelser og til de foranstaltninger, der skal tages med henblik på at reducere og/eller eliminere disse risici. Herunder vurderer bestyrelsen den daglige ledelses mulighed for at tilsidesætte kontroller og for at udøve upassende indflydelse på regnskabsaflæggelsen.

### **Kontrolaktiviteter**

Kontrolaktiviteterne tager udgangspunkt i risikovurderingen. Målet med selskabets kontrolaktiviteter er at sikre, at de af ledelsen udstukne mål, politikker, manualer, procedurer mv. opfyldes for rettidigt at forebygge, opdage og rette eventuelle fejl, afvigelser eller mangler. Kontrolaktiviteterne er integreret i regnskabs- og rapporteringssystemer og omfatter blandt andet procedurer for godkendelse og attestation, systemmæssige kontroller, afstemninger og analytiske kontroller.

Direktionen følger op på, at der sker en korrektion af eventuelle svagheder i de interne kontroller, og at eventuelle fejl og mangler, som bliver konstateret og rapporteret, bliver afhjulpet.

### Information og kommunikation

Bestyrelse og direktion har en informations- og kommunikationsprocedure, der blandt andet fastlægger kravene til regnskabsaflæggelsen og til den eksterne finansielle rapportering i overensstemmelse med lovgivningen og forskrifterne herfor.

Informationssystemerne er indrettet med henblik på, at der under hensyntagen til den for børsnoterede selskaber foreskrevne fortrolighed løbende på relevant niveau identificeres, opsamles og kommunikeres relevant information, rapporter mv., som gør det muligt for den enkelte effektivt og pålideligt at udføre opgaverne og at udføre kontroller. De informationer og transaktioner, som danner grundlaget for den regnskabsmæssige rapportering, opsamles og registreres således i et integreret regnskabs- og informationssystem efter ensartede principper og definitioner.

### Overvågning

Overvågningen sker ved løbende, periodiske vurderinger og kontroller på alle niveauer i selskabet, herunder ved anvendelse af selskabets økonomi- og informationssystem til at overvåge den regnskabsmæssige information. Systemet gør det muligt at afdække væsentlige fejl og mangler i regnskabsaflæggelsen, herunder væsentlige svagheder i de interne kontroller og systemer.

Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere modtager løbende intern regnskabsrapportering, som de blandt andet sammenholder med deres egen viden og forventninger. Den løbende rapportering udvikles løbende.

### Bestyrelsesmedlemmer og direktion

#### Frantz Palludan

Født den 4. april 1953, køn: Mand

Bestyrelsesformand

Indtrådt i bestyrelsen den 20. april 2009

Medlem af revisionsudvalget

#### Stilling

Advokat og partner i Nielsen Nørager Advokatpartnerselskab

#### Uafhængighed

Betragtes som uafhængig

#### Ledelseshverv

Formand for bestyrelsen i

Arista S.A. SICAV-SIF

Biludan Gruppen A/S

Berlin High End A/S

Britannia Invest A/S

John Mast A/S

samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.

LUPA ApS

Melitta Nordic A/S

Svenningsens Maskinforretning A/S

Foreningen European Retail

### Aktiebeholdning

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 21.000 stk.)

**Kaare Vagner Jensen**

Født den 1. marts 1946, køn: Mand

Næstformand

Indtrådt i bestyrelsen den 24. april 2008

**Ledelseshverv***Formand for bestyrelsen i:*

Strandøre Invest A/S

ERRIA A/S

Skako A/S

Nordatlantisk Venture A/S

Copenhagen Engineering A/S

LS Stålmontage ApS

samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.

**Stilling**

Direktør / maskinmester

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Medlem af bestyrelsen i:**

ERRIA Container Service Ltd.

Plumrose Latinoamericana, C. A.

Medlem af Investeringskomiteen for LD Invest

Vietnam K/S

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 3.882 stk.)

**Jan Kühl**

Født den 23. april 1966, køn: Mand

Næstformand

Indtrådt i bestyrelsen den 22. oktober 2015

Medlem af revisionsudvalget

**Ledelseshverv***Formand for bestyrelsen i:*

P-BS 2008 A/S

Samba Feeder A/S

P-AW 2011 A/S

P-CWS 2012 A/S

DDM Holding 1 A/S

DDM Holding 2 A/S

**Stilling**

Managing Partner i Polaris Private Equity

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet tilknytning til Polaris Private Equity IV.

**Medlem af bestyrelsen i:**

Det Danske Madhus A/S

Inter Primo A/S

P-WT 2007 A/S

PWT Holding A/S

Selskabet af 12. marts 2013 A/S

Avanti Group A/S

Basa Holding A/S

P-LP 2014 A/S

Part Unique ApS

P-BE 2011 AB

P-Alignment 2012 AB

Triax Holding A/S

Holding af 29. juni 2015 A/S

Holding af 11. januar 2016 A/S

samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.



**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 0 stk.)

**Jens Dalsgaard Løgstrup**

Født den 22. februar 1959, køn: Mand  
Bestyrelsesmedlem  
Indtrådt i bestyrelsen den 22. oktober 2015  
Formand for revisionsudvalget

**Stilling**

Direktør i Expon ApS, J. Løgstrup ApS og Jelø  
Finans ApS

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Ledelseshverv****Formand for bestyrelsen i:**

Linderberg Group A/S  
Bornholms A/S  
Hald & Halberg A/S  
Carl J. Nielsen A/S  
Styromatic A/S  
ALTsport ApS

**Medlem af bestyrelsen i:**

Etu Forsikring A/S  
Brdr. Klee A/S  
Union Enginecring Holding A/S  
Industribo af 1991 A/S  
Vejleford-Fonden  
Lastas Trucks Danmark A/S  
Venstrupparken 8b A/S  
Hh Intellitech ApS  
Kel-Berg Scandinavia A/S

samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 0 stk.)

**Erik Østergaard**

Født den 29. marts 1959, køn: Mand  
Bestyrelsesmedlem  
Indtrådt i bestyrelsen den 22. oktober 2015

**Stilling**

Adm. direktør i Dansk Transport og Logistik

**Uafhængighed**

Betragtes som uafhængig.

**Ledelseshverv****Formand for bestyrelsen i:**

Holdingselskabet af 19.2.2013 A/S  
Caledonian Maritime Assets Ltd.

**Medlem af bestyrelsen i:**

Royal Arctic Line A/S  
Associated Danish Ports A/S  
Tungvognspecialisten ApS  
Sea Lion Ltd.  
Dover Harbour Board

samt ledelseshverv i koncerndatterselskaber til nævnte virksomheder.

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 0 stk.)

**Allan Holm Corneliusen**

Født den 30. april 1966, køn: Mand  
Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant  
Indtrådt i bestyrelsen den 23. april 2014

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 0 stk.)

**Thomas Bisgaard Jensen**

Født den 19. januar 1970, køn: Mand  
Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant  
Indtrådt i bestyrelsen den 23. april 2014

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 180 stk.)

**Georg Schuster**

Født den 8. oktober 1954, køn: Mand  
Medarbejdervalgt selskabsrepræsentant  
Indtrådt i bestyrelsen den 23. april 2014

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 0 stk.)

**Direktion:****Søren Jespersen**

Født den 28. september 1957, køn: Mand

**Ledelseshverv**

*Formand for bestyrelsen i*  
Pro Design Investment A/S  
Pro Design International A/S  
Copenhagen Cruise Network

**Aktiebeholdning**

Beholdningen af aktier i Mols-Linien A/S udgør 0 stk. (2014: 23.620 stk.)

**Stilling**

Maskinmester i Mols-Linien A/S

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i Mols-Linien A/S.

**Stilling**

Assistant Technical Manager i Mols-Linien A/S

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i Mols-Linien A/S.

**Stilling**

Skibsassistent i Mols-Linien A/S

**Uafhængighed**

Betragtes ikke som uafhængig grundet ansættelse i Mols-Linien A/S.

**Stilling**

Adm. direktør i Mols-Linien A/S  
Adm. direktør i Rørbye Consulting ApS

**Medlem af bestyrelsen i**

Vingo Invest ApS  
Atlantic Airways  
Bilfærgemes Rederiforening  
Den Danske Maritime Fond

## Revisionsudvalg

Mols-Linien A/S' revisionsudvalg har til formål at forberede beslutninger og indstillinger til behandling og godkendelse i den samlede bestyrelse. Revisionsudvalget har ikke selvstændig beslutningskompetence; men det refererer og indstiller til den samlede bestyrelse.

- Udvalget består af tre medlemmer
- Medlemmerne vælges for et år ad gangen af og blandt bestyrelsesmedlemmerne
- Formanden for udvalget udpeges af bestyrelsen for et år ad gangen
- Udvalget holder mindst 2 møder om året
- Andre ledelsesmedlemmer kan deltage i udvalgets møder efter anmodning fra udvalget

Revisionsudvalget består af Jens Dalsgaard Løgstrup (formand), Frantz Palludan og Jan Kühl.

## Aktionær- og børsforhold

### Aktiekapital

Mols-Linien A/S' aktier er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S under fondskode DK0060135465. Mols-Linien aktien har én aktiekasse, som er frit omsættelig og består af 14.166.670 aktier á kr. 20, svarende til en aktiekapital på kr. 283.333.400. Hver aktie har én stemme.

### Navnenotering af Mols-Linien aktier

I henhold til Mols-Liniens vedtægter skal Mols-Liniens aktier være navnenoterede. Som aktionær kan man således kun udøve sine rettigheder, hvis man er navnenoteret. Navnenoteringen kan ske ved henvendelse til kontoførende/depotførende bank.

For at kunne udøve sin stemmeret på generalforsamlingen skal man som aktionær være navnenoteret i Mols-Liniens ejerbog inden den registreringsdag, der fastsættes i forbindelse med afholdelse af en generalforsamling.

### Ejerforhold

Ved årets udgang havde Mols-Linien 1.277 navnenoterede aktionærer, som tilsammen repræsenterede 12.812.783 aktier, svarende til ca. 90% af Mols-Liniens aktiekapital. Af disse navnenoterede aktionærer repræsenterede danske aktionærer ca. 99%.

### Storaktionærer

Ud af ovennævnte navnenoterede aktionærer ejer følgende aktionærer mere end 5% af selskabets aktiekapital eller stemmerettighederne på tidspunktet for aflæggelsen af regnskabet:

Holding af 29. juni 2015 A/S (Polaris), København V  
Lind Invest ApS, Aarhus C

Mere end 66,67%  
Mere end 5,00%

Holding af 29. juni 2015 A/S (Polaris) er et kapitalfondsejet selskab og er omfattet af Danish Venture and Private Equity Association's (DVCA) retningslinjer for ansvarligt ejerskab og god selskabsledelse for kapitalfonde og deres kontrollerede virksomheder. Mols-Linien A/S skal således enten følge DVCA's anbefalinger eller begrunde, hvorfor anbefalingerne, helt eller delvist, ikke følges.

Det er Mols-Linien A/S' opfattelse, at DVCA's anbefalinger efterleves. Der henvises til [www.DVCA.dk](http://www.DVCA.dk), for nærmere information omkring retningslinjerne.

### **Ledelsesstruktur**

Generalforsamlingen er selskabets øverste myndighed. Beslutninger træffes med simpel stemmeflerhed, medmindre andet følger af lovgivningen eller vedtægterne. Ændring af vedtægter eller opløsning af selskabet kræver, at halvdelen af aktionærerne er mødt frem, og at 2/3 af de fremmødte stemmer for.

Selskabet ledes af en bestyrelse bestående af mindst 4 og højst 6 medlemmer, der vælges af generalforsamlingen for 1 år ad gangen og tre bestyrelsesmedlemmer, der vælges af medarbejderne for 4 år ad gangen. Bestyrelsen ansætter direktionen og forestår sammen med denne ledelsen af selskabet. Bestyrelsen skal sørge for en forsvarlig organisation af selskabets virksomhed, idet det indbyrdes forhold mellem bestyrelse og direktion fastlægges ved reglerne i selskabsloven og bestyrelsens forretningsorden.

Ud over hvad der fremgår af regnskabet note 6 har Mols-Linien ikke med aftalepartnere, ledelse og øvrige medarbejdere indgået væsentlige aftaler, som får virkning, ændres eller udløber, hvis kontrollen med selskabet ændres som følge af et gennemført overtagelsestilbud.

### **Bestyrelsens bemyndigelser**

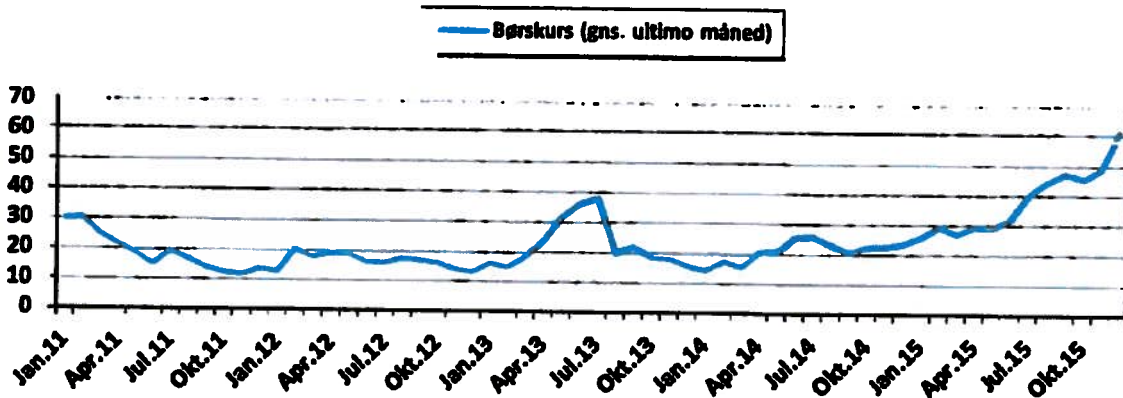
Bestyrelsen er i perioden indtil den 21. april 2016 bemyndiget til at lade selskabet tilbagekøbe egne aktier ad én eller flere gange for op til i alt nominelt 28.333.340 kr., svarende til 10 pct. af selskabets aktiekapital, og til den på erhvervelsestidspunktet gældende børskurs med afvigelse på op til 10 pct.

### **Selskabets besiddelse af egne aktier**

Pr. 31. december 2015 havde Mols-Linien A/S en beholdning af egne aktier på 207.450 aktier, svarende til ca. 1,5% af aktiekapitalen. Oplysninger om besiddelsen af egne aktier fremgår endvidere af årsregnskabet note 18.

### Kursudvikling

Aktiekursen sluttede den 31. december 2015 på kurs 61,50, hvilket betød, at markedsværdien af selskabets aktier pr. 31. december 2015 udgjorde 871,3 MDKK. Pr. 31. december 2014 var kursen 23,60 og markedsværdien af selskabets aktier udgjorde 334,3 MDKK.



### Udbyttepolitik

Som følge af Mols-Liniens egenkapitalforhold indstiller bestyrelsen til den ordinære generalforsamling, at selskabet ikke udbetaler udbytte.

### Arbejdet med Investor Relations

Det er Mols-Liniens målsætning for arbejdet med Investor Relations at sikre:

- Et højt informationsniveau om alle relevante forhold i selskabet.
- En vedvarende aktiv og åben dialog med investorer og analytikere.
- Formidling af information til aktiemarkedet om selskabets økonomiske og driftsmæssige forhold og strategier.

For uddybende oplysninger henvises til selskabets hjemmeside under afsnittet investor (<https://www.vponline.dk/ip/ctrl/portal/Frontpage.do?command=-&asident=28400>), hvor oplysninger af særlig relevans for selskabets aktionærer er samlet.

## Selskabsmeddelelser i 2015

		Selskabs- meddelelse
04.12.15	Selskabsmeddelelse – anmoder om afnotering fra Nasdaq Copenhagen	289
12.11.15	Mols-Linien A/S – Finanskalender 2016	288
12.11.15	Periodemeddelelse for 1. – 3. kvartal 2015	287
23.10.15	Vedtægter Mols-Linien A/S	286
22.10.15	Ekstraordinær generalforsamling i Mols-Linien A/S den 22.10.15	285
22.10.15	Selskabsmeddelelse – opjusterer forventning til resultat for 2015	284
03.10.15	Selskabsmeddelelse – endnu en superfærge på vej til Kattegat	283
25.09.15	Indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling 22.10.15	282
23.09.15	Selskabsmeddelelse – endeligt resultat af pligtmæssigt købstilbud	281
22.09.15	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	280
22.09.15	Selskabsmeddelelse – afslutning og foreløbigt resultat af pligtmæssigt købstilbud	279
17.09.15	Selskabsmeddelelse – anmodning fra Polaris om indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling	278
15.09.15	Selskabsmeddelelse – Lind Invest ApS gennemfører ikke købstilbud til minoritetsaktionærerne i Mols-Linien A/S	277
11.09.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Lind Invest ApS	276
02.09.15	Selskabsmeddelelse – Lind Invest ApS fremsætter købstilbud til minoritetsaktionærerne i Mols-Linien A/S	275
31.08.15	Selskabsmeddelelse – redegørelse fra bestyrelsen vedrørende det pligtmæssige, offentlige købstilbud fra Polaris	274
27.08.15	Selskabsmeddelelse – Lind Invest ApS ønsker at erstatte sit konkurrerende overtagelsestilbud til alle aktionærer i Mols-Linien A/S med et frivilligt købstilbud til alle minoritetsaktionærer	273
25.08.15	Rettelse til selskabsmeddelelse nr. 271 – forkert ISIN-kode i engelsk sprog version af tilbudsdokument	272
24.08.15	Selskabsmeddelelse – Tilbudsdokument, tilbudsannonce og acceptblanket – Polaris	271
21.08.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Figaro Aktieinvest ApS	270
21.08.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Rudersdal A/S under konkurs	269
21.08.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Clipper Group A/S	268
21.08.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Finansiell Stabilitet	267
21.08.15	Selskabsmeddelelse – Polaris vil fremsætte et pligtmæssigt offentligt købstilbud til aktionærerne i Mols-Linien A/S	266

## Selskabsmeddelelser i 2015 - fortsat

		Selskabs- meddelelse
21.08.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Polaris	265
20.08.15	Delårsrapport for perioden 1. januar – 30. juni 2015	264
19.08.15	Selskabsmeddelelse – Lind Invest ApS fremsætter frivilligt købstilbud til Mols-Linien A/S' aktionærer	263
14.08.15	Selskabsmeddelelse – redegørelse fra bestyrelsen om tillæg til tilbudsdokument fra Polaris	262
10.08.15	Selskabsmeddelelse – Præciserende storaktionærmeddelelse Finansiell Stabilitet	261
10.08.15	Selskabsmeddelelse – tillæg til tilbudsdokument Polaris	260
07.08.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Finansiell Stabilitet	259
07.08.15	Selskabsmeddelelse – Polaris forhøjer tilbudskurs	258
05.08.15	Selskabsmeddelelse – Den positive trafikudvikling fastholdes	257
23.07.15	Selskabsmeddelelse – Konkurrencemyndighedsgodkendelse	256
15.07.15	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	255
10.07.15	Rettelse til selskabsmeddelelse nr. 252 – forkert ISIN-kode i engelsk sprog version af tilbudsdokument	254
10.07.15	Selskabsmeddelelse – Redegørelse fra bestyrelsen vedrørende købstilbud fra Polaris	253
10.07.15	Selskabsmeddelelse – Tilbudsdokument, tilbudsannonce og acceptblanket – Polaris	252
03.07.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Clipper Group A/S	251
03.07.15	Selskabsmeddelelse – Polaris vil fremsætte frivilligt offentligt købstilbud	250
03.07.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Polaris	249
18.06.15	Selskabsmeddelelse – opjusterer forventning til resultat for 2015	248
22.04.15	Ordinær generalforsamling i Mols-Linien A/S den 22. april 2015	247
22.04.15	Periodemeddelelse for 1. kvartal 2015	246
10.04.15	Selskabsmeddelelse – Storaktionærmeddelelse Clipper Group A/S	245
30.03.15	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	244
30.03.15	Indkaldelse til ordinær generalforsamling den 22. april 2015	243
17.03.15	Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer	242
03.03.15	Offentliggørelse af årsrapport 2014	241
13.02.15	Selskabsmeddelelse – fremgangen fortsætter i Mols-Linien	240

**Mols-Linien A/S – Finanskalender 2016**

- 10.03.16 Offentliggørelse af årsrapport for 2015
- 21.04.16 Ordinær generalforsamling i Aarhus
- 21.04.16 Periodemeddelelse for 1. kvartal 2016
- 21.04.16 Orientering om forløbet af selskabets generalforsamling
- 25.08.16 Offentliggørelse af delårsrapport for 1. halvår 2016
- 10.11.16 Periodemeddelelse for 1. - 3. kvartal 2016
- 10.11.16 Finanskalender 2017

**Generalforsamling**

Mols-Linien A/S holder ordinær generalforsamling den 21. april 2016 kl. 11:00 på Hotel Scandic Aarhus, Østergade 10, 8000 Aarhus C.



## Ledespåtegning

Bestyrelse og direktion har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2015 for Mols-Linien A/S.

Årsrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU. Årsrapporten er herudover udarbejdet i overensstemmelse med yderligere danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig og de udøvede regnskabsmæssige skøn for forsvarlige.

Årsregnskabet giver efter vores opfattelse et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for 2015.

Ledelsesberetningen indeholder efter vores opfattelse en retvisende redegørelse for udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og selskabets finansielle stilling samt en beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Aarhus, den 10. marts 2016

### Direktion

  
Søren Jespersen  
Adm. direktør

### Bestyrelse

  
Franz Kaludan  
Formand

  
Jan Kühl  
Næstformand

  
Erik Østergaard

  
Thomas Bisgaard Jensen

  
Kaare Vagner  
Næstformand

  
Jens Dalsgaard  
Lagstrup

  
Allan Holm Corneliusen

  
Georg Schuster

## **Den uafhængige revisors erklæringer**

### **Til kapitalejerne i Mols-Linien A/S**

#### **Påtegning på årsregnskabet**

Vi har revideret årsregnskabet for Mols-Linien A/S for regnskabsåret 1. januar – 31. december 2015, der omfatter resultatopgørelse, totalindkomstopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis for selskabet. Årsregnskabet udarbejdes efter International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

#### **Ledelsens ansvar for årsregnskabet**

Ledelsen har ansvaret for udarbejdelsen af et årsregnskab, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber. Ledelsen har endvidere ansvaret for den interne kontrol, som ledelsen anser nødvendig for at udarbejde et årsregnskab uden væsentlig fejlinformation, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl.

#### **Revisors ansvar**

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsregnskabet på grundlag af vores revision. Vi har udført revisionen i overensstemmelse med internationale standarder om revision og yderligere krav ifølge dansk revisorlovgivning. Dette kræver, at vi overholder etiske krav samt planlægger og udfører revisionen for at opnå høj grad af sikkerhed for, at årsregnskabet er uden væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter udførelse af revisionshandlinger for at opnå revisionsbevis for beløb og oplysninger i årsregnskabet. De valgte revisionshandlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risici for væsentlig fejlinformation i årsregnskabet, uanset om denne skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor intern kontrol, der er relevant for virksomhedens udarbejdelse og aflæggelse af et årsregnskab, der giver et retvisende billede. Formålet hermed er at udforme revisionshandlinger, der er passende efter omstændighederne, men ikke at udtrykke en konklusion om effektiviteten af virksomhedens interne kontrol. En revision omfatter endvidere vurdering af, om ledelsens valg af regnskabspraksis er passende og om ledelsens regnskabsmæssige skøn er rimelige, samt en vurdering af den samlede præsentation af årsregnskabet.

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

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

**Konklusion**

Det er vores opfattelse, at årsregnskabet giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2015 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2015 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

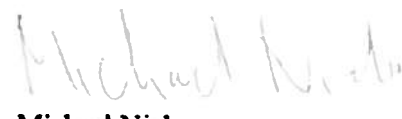
**Udtalelse om ledelsesberetningen**

Vi har i henhold til årsregnskabsloven gennemlæst ledelsesberetningen. Vi har ikke foretaget yderligere handlinger i tillæg til den udførte revision af årsregnskabet. Det er på denne baggrund vores opfattelse, at oplysningerne i ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet.

Aarhus, den 10. marts 2016

**PricewaterhouseCoopers**  
Statsautoriseret Revisionspartnerselskab

  
Claus Lindholm Jacobsen  
Statsautoriseret revisor

  
Michael Nielsson  
Statsautoriseret revisor

## Resultatopgørelse for 2015

	Note	2015 TDKK	2014 TDKK
<b>Omsætning</b>		<u>670.777</u>	<u>611.862</u>
<b>Andre driftsindtægter</b>		<u>0</u>	<u>9.826</u>
<b>Omkostninger:</b>			
Skibenes eksterne driftsomkostninger	4	249.900	249.976
Andre eksterne omkostninger	5	113.212	102.504
Personaleomkostninger	6	130.270	128.446
<b>Omkostninger i alt</b>		<u>493.382</u>	<u>480.926</u>
<b>Driftsresultat før afskrivninger (EBITDA)</b>		<b>177.395</b>	<b>140.762</b>
Af- og nedskrivninger	7	50.881	54.458
Tab/gevinst ved salg af anlægsaktiver	11	238	88
<b>Driftsresultat (EBIT)</b>		<b>126.276</b>	<b>86.216</b>
Finansielle indtægter	8	3.105	3.430
Finansielle udgifter	8	-54.148	-55.123
<b>Resultat før skat</b>		<b>75.233</b>	<b>34.523</b>
Skat af årets resultat	9	-910	-32
<b>Årets resultat</b>		<u><b>74.323</b></u>	<u><b>34.491</b></u>
<b>Fordeles således:</b>			
<b>Aktionærerne i Mols-Linien A/S</b>		<u><b>74.323</b></u>	<u><b>34.491</b></u>
Resultat pr. aktie (EPS)	10	5,3	2,5
Resultat pr. aktie, udvandet	10	5,3	2,5

**Totalindkomstopgørelse for 2015**

	<u>Note</u>	<u>2015 TDKK</u>	<u>2014 TDKK</u>
<b>Årets resultat</b>		<b>74.323</b>	<b>34.491</b>
<b>Poster, der kan blive reklassificeret til resultatopgørelsen:</b>			
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter (oliepriskontrakter) indgået til sikring af fremtidige pengestrømme		-27.345	-42.266
Skatteeffekt heraf		<u>0</u>	<u>0</u>
<b>Anden totalindkomst efter skat</b>		<b>-27.345</b>	<b>-42.266</b>
<b>Totalindkomst i alt</b>		<b>46.978</b>	<b>-7.775</b>
<b>Fordeles således:</b>			
<b>Aktionærerne i Mols-Linien A/S</b>		<b>46.978</b>	<b>-7.775</b>

**Balance pr. 31. december 2015****AKTIVER**

	<u>Note</u>	<u>2015 TDKK</u>	<u>2014 TDKK</u>
<b>Langfristede aktiver</b>			
Skibe		810.377	849.861
Terminaler og havneanlæg		13.030	17.421
Driftsmidler og inventar		5.593	5.281
<b>Materielle aktiver</b>	11	<u>829.000</u>	<u>872.563</u>
Depositum		14.946	0
Kapitalandele i dattervirksomhed	12	<u>130</u>	<u>130</u>
<b>Finansielle aktiver</b>		<u>15.076</u>	<u>130</u>
<b>Langfristede aktiver i alt</b>		<u>844.076</u>	<u>872.693</u>
<b>Kortfristede aktiver</b>			
Varebeholdninger	13	24.712	26.593
Tilgodehavender fra salg	14	11.009	10.058
Andre tilgodehavender mv.	15	28.374	28.023
Likvide beholdninger	16	<u>80.361</u>	<u>4.236</u>
<b>Kortfristede aktiver i alt</b>		<u>144.456</u>	<u>68.910</u>
<b>AKTIVER I ALT</b>		<u>988.532</u>	<u>941.603</u>

**Balance pr. 31. december 2015****PASSIVER**

	Note	2015 TDKK	2014 TDKK
<b>Egenkapital</b>			
Aktiekapital	17,18	283.333	283.333
Andre reserver	19	-68.769	-41.424
Overført resultat		-127.416	-201.739
<b>Egenkapital i alt</b>		<u><b>87.148</b></u>	<u><b>40.170</b></u>
<b>Forpligtelser</b>			
<b>Langfristede forpligtelser</b>			
Finansielle leasingforpligtelser	20	730.810	759.404
Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale	21	2.105	2.300
Udskudte skatteforpligtelser	9	849	0
<b>Langfristede forpligtelser i alt</b>		<u><b>733.764</b></u>	<u><b>761.704</b></u>
<b>Kortfristede forpligtelser</b>			
Finansielle leasingforpligtelser	20	30.516	21.819
Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale	21	32	149
Selskabsskat		92	106
Periodisering af flerturskort mv.		10.215	7.755
Leverandørgæld		22.943	31.086
Anden gæld		103.822	78.814
<b>Kortfristede forpligtelser i alt</b>		<u><b>167.620</b></u>	<u><b>139.729</b></u>
<b>Forpligtelser i alt</b>		<u><b>901.384</b></u>	<u><b>901.433</b></u>
<b>PASSIVER I ALT</b>			
		<u><b>988.532</b></u>	<u><b>941.603</b></u>
Operationelle leje- og leasingforpligtelser	22		
Pantsætninger	23		
Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver	24		

Der henvises i øvrigt til noteoversigt side 35.

**Egenkapitalopgørelse for 2015**

	<u>Aktie- kapital TDKK</u>	<u>Andre Reserver (note 19) TDKK</u>	<u>Overført resultat TDKK</u>	<u>Egen- kapital i alt TDKK</u>
<b>Egenkapital 01.01.14</b>	<b>283.333</b>	<b>842</b>	<b>-236.230</b>	<b>47.945</b>
<b>Totalindkomst 2014</b>				
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>34.491</u>	<u>34.491</u>
Anden totalindkomst:				
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	<u>0</u>	<u>-42.266</u>	<u>0</u>	<u>-42.266</u>
Anden totalindkomst i alt	<u>0</u>	<u>-42.266</u>	<u>0</u>	<u>-42.266</u>
<b>Totalindkomst i alt for regnskabsåret 2014</b>	<u>0</u>	<u>-42.266</u>	<u>34.491</u>	<u>-7.775</u>
<b>Egenkapital pr. 31.12.14</b>	<b>283.333</b>	<b>-41.424</b>	<b>-201.739</b>	<b>40.170</b>
<b>Egenkapital 01.01.15</b>	<b>283.333</b>	<b>-41.424</b>	<b>-201.739</b>	<b>40.170</b>
<b>Totalindkomst 2015</b>				
Årets resultat	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>74.323</u>	<u>74.323</u>
Anden totalindkomst:				
Værdiregulering af sikringsinstrumenter	<u>0</u>	<u>-27.345</u>	<u>0</u>	<u>-27.345</u>
Anden totalindkomst i alt	<u>0</u>	<u>-27.345</u>	<u>0</u>	<u>-27.345</u>
<b>Totalindkomst i alt for regnskabsåret 2015</b>	<u>0</u>	<u>-27.345</u>	<u>74.323</u>	<u>46.978</u>
<b>Egenkapital pr. 31.12.15</b>	<b>283.333</b>	<b>-68.769</b>	<b>-127.416</b>	<b>87.148</b>



## Pengestrømsopgørelse for 2015

	<u>Note</u>	<u>2015 TDKK</u>	<u>2014 TDKK</u>
Driftsresultat (EBIT)		126.276	86.216
Af- og nedskrivninger		50.881	54.458
Tab/gevinst ved salg af anlægsaktiver		238	88
Ændring i driftskapital	25	-7.753	-47.001
<b>Pengestrømme vedrørende primær drift</b>		<b>169.642</b>	<b>93.761</b>
Finansielle indtægter		3.105	3.430
Finansielle udgifter		-54.148	-55.123
Betalt selskabsskat		-75	-70
<b>Pengestrømme vedrørende drift</b>		<b>118.524</b>	<b>41.998</b>
Investering vedrørende periodisk eftersyn på skibe		-4.565	-5.132
Investering i skibe, ekskl. finansielt leasede skibe jf. note 11		-3.335	-4.229
Investering i terminaler og havneanlæg		-646	-1.499
Investering i driftsmidler og inventar		-2.704	-748
Salg af materielle aktiver		3.694	8.355
Depositum		-14.946	0
<b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>		<b>-22.502</b>	<b>-3.253</b>
Afdrag på langfristet gæld		-19.897	-16.367
<b>Pengestrømme vedrørende finansiering</b>		<b>-19.897</b>	<b>-16.367</b>
<b>Pengestrømme fra ophørende aktiviteter</b>		<b>0</b>	<b>-2.800</b>
<b>Årets pengestrøm</b>		<b>76.125</b>	<b>19.578</b>
Likvider 01.01		4.236	-15.342
Årets ændring likvider		76.125	19.578
<b>Likvider 31.12</b>		<b>80.361</b>	<b>4.236</b>
<b>Likvider 31.12:</b>			
Likvide beholdninger	16	80.361	4.236
<b>Likvider 31.12</b>		<b>80.361</b>	<b>4.236</b>

## Noter

### Noteoversigt

1. Anvendt regnskabspraksis
2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn
3. Segmentoplysninger
4. Skibenes eksterne driftsomkostninger
5. Andre eksterne omkostninger
6. Personaleomkostninger
7. Af- og nedskrivninger
8. Finansielle poster, netto
9. Skat af årets resultat
10. Resultat pr. aktie
11. Materielle aktiver
12. Kapitalandele i dattervirksomhed
13. Varebeholdninger
14. Tilgodehavender fra salg
15. Andre tilgodehavender mv.
16. Likvide beholdninger
17. Aktiekapital
18. Egne aktier
19. Andre reserver
20. Finansielle leasingforpligtelser
21. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale
22. Operationelle leje- og leasingforpligtelser
23. Pantsætninger
24. Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver
25. Ændring i driftskapital
26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter
27. Aktionærforhold
28. Nærtstående parter
29. Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse
30. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor
31. Begivenheder efter balancedagen

## 1. Anvendt regnskabspraksis

Mols-Linien er et aktieselskab hjemmehørende i Danmark, som er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S.

Regnskabet for 2015 for Mols-Linien A/S aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og danske oplysningskrav for børsnoterede selskaber.

Årsrapporten opfylder tillige International Financial Reporting Standards (IFRS) udstedt af International Accounting Standards Board (IASB).

Mols-Linien aflægges ikke koncernregnskab, idet selskabets dattervirksomhed er helt uvæsentlig. Dattervirksomheden udlejer alene havneanlæg på finansielle leasingvilkår til moderselskabet og har ikke til formål at udøve koncernekstern udlejning eller drive anden erhvervsmæssig aktivitet. Som følge af den regnskabsmæssige indregning som finansiell leasing i moderselskabets årsregnskab, og da dattervirksomhedens resultat er helt ubetydeligt, afviger moderselskabets resultat og balance alene ganske uvæsentligt fra den samlede koncerns resultat og balance.

Regnskabstallene er udarbejdet i overensstemmelse med det historiske kostprisprincip, undtagen hvor IFRS udtrykkeligt kræver anvendelse af dagsværdi eller anden værdi.

Årsrapporten aflægges i danske kroner (DKK) afrundet til nærmeste 1.000 kr. Danske kroner er den funktionelle valuta for selskabet.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

### Implementering af nye og ændrede standarder samt fortolkningsbidrag

Mols-Linien har implementeret de af IASB og EU godkendte regnskabsstandarder samt ændringer hertil og de fortolkningsbidrag, der er i krafttråd i regnskabsåret 2015. Dette omfatter følgende:

- Ændringer til IAS 19, årlige forbedringer 2010-2012 og årlige forbedringer 2011-2013.

Ingen af de nye standarder og fortolkningsbidrag har påvirket indregning og måling i 2015 og dermed heller ikke resultat, udvandet resultat pr. aktie eller egenkapital.

### Nyeste vedtagne ikke ikrafttrådte regnskabsstandarder (IAS/IFRS) og fortolkningsbidrag (IFRIC)

Følgende nye og ændrede standarder træder i kraft for kommende regnskabsår:

- Ændring til IFRS 9, IFRS 15, IFRS 16 og årlige forbedringer 2012-2014.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Mols-Linien A/S vurderer, at ændringerne ikke vil få væsentlig betydning for selskabet. Reglerne vil blive implementeret i takt med, at de træder i kraft.

### **Omregning af fremmed valuta**

Transaktioner i anden valuta end virksomhedens funktionelle valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagen, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Materielle aktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta, måles med udgangspunkt i historiske kostpriser, det vil sige omregnes til transaktionsdagens kurs.

### **Afledte finansielle instrumenter**

Afledte finansielle instrumenter indregnes fra handelsdagen og måles i balancen til dagsværdi. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indgår under andre tilgodehavender henholdsvis anden gæld i balancen, og modregning af positive og negative værdier foretages alene, når virksomheden har ret til og intension om at afregne flere finansielle instrumenter netto. Dagsværdier for afledte finansielle instrumenter opgøres på grundlag af aktuelle markedsdata og anerkendte værdiansættelsesmetoder.

#### *Dagsværdisikring*

Ændringer i dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder kriterierne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse for så vidt angår den del, der er sikret. Sikring af fremtidige betalingsstrømme i henhold til en indgået fast aftale, bortset fra valutakurssikring, behandles som dagsværdisikring.

Den del af værdireguleringen af et afledt finansielt instrument, som ikke indgår i et sikringsforhold, præsenteres under finansielle poster.

#### *Pengestrømssikring*

Ændringer i den del af dagsværdi af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af fremtidige betalingsstrømme, og som effektivt sikrer ændringer i fremtidige pengestrømme, indregnes i anden totalindkomst i en særskilt reserve for sikringstransaktioner under egenkapitalen, indtil de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen. På dette tidspunkt reklassificeres gevinst eller tab vedrørende sådanne sikringstransaktioner fra anden totalindkomst og indregnes i samme regnskabspost som det sikrede.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Hvis sikringsinstrumentet ikke længere opfylder kriterierne for regnskabsmæssig sikring, ophører sikringsforholdet fremadrettet. Den akkumulerede værdiændring indregnet i anden totalindkomst reklassificeres til resultatopgørelsen, når de sikrede pengestrømme påvirker resultatopgørelsen.

Forventes de sikrede pengestrømme ikke længere at blive realiseret, reklassificeres den akkumulerede værdiændring til resultatopgørelsen straks.

Den del af værdireguleringen af et afledt finansielt instrument, som ikke indgår i et sikringsforhold, præsenteres under finansielle poster.

### *Andre afledte finansielle instrumenter*

Afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, anses for handelsbeholdninger og måles til dagsværdi med indregning af dagsværdireguleringer løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

### **Leasing**

Leasingkontrakter, hvor selskabet har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiel leasing), indregnes i balancen til det laveste af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af leasingydelse, beregnet ved anvendelse af leasingaftalens interne rentefod, eller en tilnærmet værdi heraf, som diskonteringsfaktor. Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme praksis som fastlagt for selskabets øvrige anlægsaktiver.

Den kapitaliserede restleasingforpligtelse indregnes i balancen som en gældsforpligtelse, og leasingydelsens rentedel omkostningsføres løbende i resultatopgørelsen.

Alle øvrige leasingkontrakter betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

### **Skat**

Mols-Linien A/S er tilmeldt den danske tonnageskatteordning med bindende virkning for en 10-årig periode fra og med 2002. Selskabet er med bindende virkning for en ny 10-årig periode tilmeldt fra og med 2012. I tonnageskatteordningen er beregningen af den skattepligtige indkomst ikke baseret på indtægter og udgifter, som ved normal selskabsbeskatning. I stedet beregnes den skattepligtige indkomst på grundlag af den anvendte tonnage i perioden med tillæg/fradrag af skattepligtige avancer/tab ved afhændelse af ikke-tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser opgjort i overensstemmelse med de almindelige danske skatteregler.

Mols-Linien A/S og sin danske dattervirksomhed sambeskattes med Holding af 29. juni 2015 A/S (Polaris), som fungerer som administrationsselskab i sambeskatningen. Den aktuelle selskabsskat fordeles mellem de sambeskattede danske virksomheder i forhold til disses skattepligtige indkomster.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Selskabet hæfter solidarisk for skat af koncernens sambeskattede indkomst mv. Det samlede beløb for skyldig selskabsskat fremgår af årsrapporten for Holding af 29. juni 2015 A/S (Polaris), der er administrationsselskab i forhold til sambeskatningen. Koncernens danske selskaber hæfter endvidere solidarisk for danske kildeskatter i form af udbytteskat, royaltyskat og renteskat. Eventuelle senere korrektioner til selskabsskatter og kildeskatter kan medføre, at selskabets hæftelse udgør et større beløb.

I resultatopgørelsen indregnes årets skat, som består af den aktuelle skat, der kan henføres til årets resultat samt ændring af udskudt skat vedrørende ikke-tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser og reguleringer vedrørende tidligere år. Aktuel henholdsvis udskudt skat relateret til poster i totalindkomsten/egenkapitalposter indregnes direkte i disse opgørelser.

For tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser indregnes udskudt skat i det omfang, at der forventes at opstå udskudt skat herpå. Dette baseret på:

- At Mols-Linien A/S' aktiviteter alene er omfattet af tonnageskatteordningen
- At der ikke er planer om at udtræde af tonnageskatteordningen
- At aktivitets- og investeringsniveau forventes opretholdt, hvilket medfører, at der ikke opstår en forpligtelse til at afregne eventuel udskudt skat vedrørende skattemæssige overgangssaldi

Den planlagte anvendelse af skibe mv., henholdsvis afvikling af de genvundne afskrivninger, indebærer således – ved anvendelse af tonnageskatteordningen – en udskudt skatteforpligtelse, hvorfor der er indregnet udskudt skat på tonnagebeskattede aktiver og forpligtelser i opgørelsen af den finansielle stilling. Størrelsen heraf oplyses i noten "Selskabsskat".

På ikke-tonnagebeskattede henholdsvis aktiver og forpligtelser opgøres og indregnes udskudt skat efter den balanceorienterede gælds metode af midlertidige forskelle mellem regnskabs- og skattemæssige værdier. Der indregnes dog ikke udskudt skat af midlertidige forskelle vedrørende ikke-skattemæssigt fradragsberettiget goodwill, der er opstået på anskaffelsestidspunktet uden at have effekt på resultat eller skattepligtig indkomst. Udskudte skatteaktiver, herunder værdien af eventuelle fremførselsberettigede skattemæssige underskud, indregnes kun i det omfang, at det kan udlignes i skat af fremtidig indtjening.

Ved beregning af aktuel skat og udskudt skat anvendes de på balancedagen gældende skattesatser og skatteregler.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### Resultatopgørelsen

#### Nettoomsætning

Nettoomsætning i form af færgetransport af biler, lastbiler, busser og passagerer samt tilknyttet salg af restaurationsvarer (catering) indregnes i resultatopgørelsen, når henholdsvis færgetransporten har fundet sted, og restaurationsvarene er leveret til kunden.

Ved salg af flerturskort indregnes salget i resultatopgørelsen forholdsmæssigt i takt med gennemførelse af de overfarter, som flerturskortet giver ret til, herunder eventuelle bonusoverfarter, der forventes udnyttet.

#### Omkostninger:

##### *Skibenes eksterne driftsomkostninger*

Omfatter olieforbrug, reparation og vedligeholdelse samt andre eksterne omkostninger.

##### *Andre eksterne driftsomkostninger*

Omkostninger til terminaler og havneanlæg, vareforbrug i cateringafdelingen, administrationsomkostninger.

##### *Personaleomkostninger*

Lønninger, bidrag til social sikring, betalt ferie og sygefravær, bonus og andre monetære og ikke-monetære ydelser, herunder aktiebaseret vederlæggelse, indregnes i det regnskabsår, hvor de ansatte har udført den tilknyttede arbejdsydelse. Selskabet har alene bidragsbaserede pensionsordninger. Pensionsomkostninger vedrørende bidragsbaserede pensionsordninger indregnes i resultatopgørelsen i det år, de vedrører.

##### *Andre driftsindtægter og driftsomkostninger*

Andre driftsindtægter og driftsomkostninger omfatter indtægter og omkostninger af sekundær karakter set i forhold til selskabets hovedaktivitet, herunder gevinster ved salg af materielle langfristede aktiver, hvis salgsprisen for aktiverne overstiger den oprindelige kostpris.

##### *Finansielle indtægter og omkostninger*

Finansielle indtægter og udgifter omfatter renteindtægter og -udgifter, rentedelen af finansielle leasingydelser, realiserede og urealiserede kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, amortisationstillæg/-fradrag vedrørende finansielle forpligtelser, der måles til amortiseret kostpris samt finansielle gebyrer mv.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Renteindtægter og -omkostninger periodiseres med udgangspunkt i hovedstolen og den effektive rentesats. Den effektive rentesats er den diskonteringsrate, der skal anvendes ved tilbagediskontering af de forventede fremtidige betalinger tilknyttet det finansielle aktiv eller den finansielle forpligtelse, for at nutidsværdien af disse svarer til den regnskabsmæssige værdi af aktivet henholdsvis forpligtelsen ved første indregning.

### Balancen

#### *Materielle aktiver*

Grunde måles til kostpris. Der afskrives ikke på grunde.

Bygninger, terminaler og havneanlæg, skibe samt driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Afholdte udgifter til periodiske eftersyn af skibe og skibsmotorer tillægges skibenes kostpris og afskrives lineært over en periode frem til næste planlagte eftersyn, jf. beskrivelsen nedenfor.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen samt omkostninger til klargøring af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For finansielt leasete aktiver udgør kostprisen den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af restværdien efter afsluttet brugstid. Restværdien er opgjort til det beløb, som aktivet forventes at ville kunne sælges til på balancedagen, hvis aktivet havde den alder og stand, som aktivet forventes at have ved udløb af brugstiden, fratrukket afhændelsesomkostninger.

Kostprisen på et samlet aktiv opdeles i mindre bestanddele, der afskrives hver for sig, hvis brugstiden er forskellig. Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider og restværdier:

Hurtigfærger	20-25 år
Periodiske eftersyn, skibe	1-10 år
Bygninger, terminaler og havneanlæg	5-20 år
Driftsmateriel og inventar	3-5 år

Afskrivningsmetoder, brugstider og restværdier revurderes årligt.

Materielle aktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi, jf. nedenfor.



## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### **Periodiske eftersyn af skibe**

Selskabets skibe gennemgår planlagte periodiske dokninger og eftersyn. Omkostninger, der relaterer sig til de periodiske dokninger og eftersyn, aktiveres og afskrives lineært over den forventede periode frem til næste eftersyn. Restværdien estimeres til nul. Aktivernes levetid revurderes ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på gældende markedsvilkår, lovgivningsmæssige krav og Mols-Liniens forretningsplaner.

Kostprisen for skibe, herunder nybygninger, opdeles i en kostpris for skibet og en kostpris på aktivet vedrørende dokning og eftersyn. De to elementer indregnes og afskrives hver for sig. Ved køb af skibe, herunder nybygninger, skønnes kostprisen for doknings-/eftersynselementet ud fra selskabets erfaringer og historik med tilsvarende skibe og doknings-/eftersynsintervaller.

Omkostninger til dokning og eftersyn udgøres typisk af eksterne omkostninger til værft og reparationsvirksomhed, medgåede materialer, leje af mandskab og omkostninger til egne inspektører og personale under doknings-/eftersynsperioder.

### **Kapitalandele i dattervirksomhed**

Kapitalandele i dattervirksomhed måles til kostpris.

Hvis kostprisen overstiger kapitalandelens genindvindingsværdi, nedskrives til denne lavere værdi

### **Nedskrivning af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomhed**

De regnskabsmæssige værdier af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomhed gennemgås på balancedagen med henblik på at fastsætte, hvorvidt der er indikationer på værdiforringelse. Hvis dette er tilfældet, opgøres aktivets genindvindingsværdi for at fastslå behovet for eventuel nedskrivning og omfanget heraf.

Hvis aktivet ikke frembringer pengestrømme uafhængigt af andre aktiver, opgøres genindvindingsværdien for den mindste pengestrømsfrembringende enhed, som aktivet indgår i.

Genindvindingsværdien opgøres som den højeste værdi af aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger og kapitalværdien. For skibe fastsættes dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger sædvanligvis med udgangspunkt i estimeret salgsværdi på grundlag af eksterne mæglervurderinger. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi ved anvendelse af en diskonteringsrate, der afspejler dels aktuelle markedsvurderinger af den tidsmæssige værdi af penge, dels de særlige risici, der er tilknyttet aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed, og som der ikke er reguleret for i de skønnede fremtidige pengestrømme.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

Såfremt aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds genindvindingsværdi er lavere end den regnskabsmæssige værdi, nedskrives den regnskabsmæssige værdi til genindvindingsværdien. For pengestrømsfrembringende enheder fordeles nedskrivningen således, at eventuelle goodwillbeløb nedskrives først, og dernæst fordeles et eventuelt resterende nedskrivningsbehov forholdsmæssigt på de øvrige aktiver i enheden, idet det enkelte aktiv dog ikke nedskrives til lavere værdi end dets dagsværdi fratrukket forventede salgskostninger.

Nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen. Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætninger for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds regnskabsmæssige værdi til den korrigerede genindvindingsværdi, dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.

### *Varebeholdninger*

Varebeholdninger, der består af olieburners, smøremidler, skibsreservedele og andre forbrugsvarer, måles til kostpris eller nettorealiseringsværdi, hvor denne er lavere. Kostprisen fastsættes i henhold til FIFO-metoden.

### *Tilgodehavender*

Tilgodehavender måles ved første indregning til dagsværdi og efterfølgende til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominel værdi med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab. Nedskrivning baseres på individuelle vurderinger af de enkelte tilgodehavender og indregnes som direkte nedskrivning af disse uden anvendelse af hensættelseskonto.

Nedskrivning af tilgodehavender indregnes i resultatopgørelsen under andre eksterne omkostninger.

### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

### *Udbytte*

Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Udbytte, som forventes udbetalt for året, oplyses under forslag til resultatdisponering i tilknytning til resultatopgørelsen og som et særskilt element under egenkapitalen.

### *Egne aktier*

Anskaffelses- og afståelsessummer for egne aktier samt udbytte fra disse indregnes direkte på egenkapitalen under overført resultat.

## 1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)

### *Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale*

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Jubilæumsgratiale udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

### *Periodisering af flerturskort mv.*

Omsætning hidrørende fra levering af fremtidige overfarter ved salg af flerturskort mv. indregnes forholdsmæssigt under hensyntagen til erfaringsmæssig sandsynlighed for, at overfarterne faktisk udnyttes. Den periodiserede omsætning opgøres med udgangspunkt i salgsprisen for flerturskortet mv. og udtrykker indbetalte men endnu ikke forbrugte overfarter mv. på balancetidspunktet.

### *Andre finansielle forpligtelser*

Andre finansielle forpligtelser, herunder bankgæld og leverandørgæld, måles ved første indregning til dagsværdi på afregningsdagen med fradrag af eventuelle afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles forpligtelserne til amortiseret kostpris ved anvendelse af den effektive rentes metode, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen som en finansiell omkostning over låneperioden.

### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne indtægter, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

### **Pengestrømsopgørelsen**

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt likviderne ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftresultatet, reguleret for ikke-kontante driftsposter og ændringer i driftskapital, fratrukket den i regnskabsåret betalte tonnageskat henførbart til driftsaktiviteterne.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb, forbedring og salg mv. af materielle og finansielle aktiver samt betalinger af transaktionsomkostninger og skat i forbindelse hermed.

## **1. Anvendt regnskabspraksis (fortsat)**

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i selskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse og indfrielse af lån, afdrag på rentebærende gæld, køb af egne aktier samt udbetaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger fratrukket eventuelle kassekreditter, der indgår som en integreret del af likviditetsstyringen.

## **2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn**

Opgørelsen af den regnskabsmæssige værdi af visse aktiver og forpligtelser kræver vurderinger, skøn og forudsætninger om fremtidige begivenheder.

De foretagne skøn og forudsætninger er blandt andet baseret på historiske erfaringer og andre faktorer, som ledelsen vurderer forsvarlige efter omstændighederne, men som i sagens natur er usikre og uforudsigelige. Forudsætningerne kan være ufuldstændige eller unøjagtige, og uventede begivenheder eller omstændigheder kan opstå. Som følge af de risici og usikkerheder, som selskabet er underlagt, kan faktiske udfald afvige fra de foretagne skøn. Særlige risici for Mols-Linien er omtalt i ledelsesberetningen.

Det kan være nødvendigt at ændre tidligere foretagne skøn som følge af ændringer i de forhold, der lå til grund for disse skøn eller på grund af ny viden eller efterfølgende begivenheder.

Ved udarbejdelsen af Mols-Linien A/S' årsrapport foretager ledelsen derfor en række regnskabsmæssige valg og regnskabsmæssige skøn, der danner grundlag for indregning og måling af selskabets aktiver og forpligtelser samt indtægter og omkostninger. De væsentligste regnskabsmæssige valg henholdsvis skøn er beskrevet nedenfor.

### **Væsentlige valg**

Selskabets valg af historisk kostpris som basis for måling af materielle aktiver – skibe – i stedet for måling til dagsværdi har væsentlig betydning for den regnskabsmæssige opgørelse af selskabets resultatopgørelse og egenkapital. Der henvises til nedenstående afsnit om "Skibenes regnskabsmæssige værdier" for en nærmere beskrivelse af selskabets regnskabspraksis.

### **Væsentlige regnskabsmæssige skøn**

I forbindelse med den praktiske anvendelse af den beskrevne regnskabspraksis har ledelsen foretaget følgende væsentlige regnskabsmæssige vurderinger, der har haft en betydelig indflydelse på årsrapporten:

## 2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (fortsat)

### *Skibenes regnskabsmæssige værdier*

Skibe måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Kostpris omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug.

Alle større bestanddele af skibene, bortset fra udgifter til periodiske eftersyn, afskrives lineært til den forventede restværdi over den forventede brugstid, som Mols-Linien estimerer til at være op til 25 år for hurtigfærgeme.

Restværdien er pr. balancedagen estimeret som 10% af kostprisen. Mols-Linien skønner ved udgangen af 2015, at denne restværdi er udtryk for skibenes handelsværdi ved udløbet af brugsperioderne, baseret på gældende markedsvilkår og skibenes forventede tilstand. Skibenes levetid og restværdi revurderes som minimum ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på nævnte forhold.

Selskabet gennemgår 2 gange årligt skibenes regnskabsmæssige værdier med henblik på at vurdere, hvorvidt der er indtruffet begivenheder, som kræver en korrektion af værdierne, fordi aktivernes regnskabsmæssige værdi ikke forventes at ville kunne genindvindes. Ved vurdering af genindvindingsværdien inddrager selskabet væsentlige indikatorer for en mulig værdiforringelse, såsom købs- og salgspriser og generelle markedsvilkår.

Endvidere indhentes markedsvurderinger fra ledende, uafhængige, internationale skibsmæglere på halvårlig basis for at understøtte vurderingen af skibenes værdier. Hvis en indikation af værdiforringelse er identificeret, vurderes behovet for at indregne et tab ved værdiforringelse ved at sammenholde den regnskabsmæssige værdi af skibene med den højeste af skibenes aktuelle dagsværdi fratrukket forventede salgsomkostninger (nettosalgspriisen) og de diskonterede fremtidige pengestrømme fra planlagt brug og ultimativ afhændelse af skibene. For skibes vedkommende udgør de pengestrømsfrembringende enheder hurtigfærgekonceptet.

Selskabet har ved udgangen af 2015 vurderet nedskrivningsbehovet og har på baggrund af nettosalgspriisen vurderet, at der ikke er grundlag for yderligere nedskrivninger af selskabets hurtigfærger pr. 31.12.15. Der henvises til note 3 og 11.

### *Leasing*

Ledelsens vurderinger af, hvorvidt lejeaftaler vedrørende skibe regnskabsmæssigt skal klassificeres som finansiel eller operationel leasing, baseres på en helhedsvurdering af hver enkelt leasingaftale. Ved finansiel leasing indregnes et langfristet aktiv og en gældsforpligtelse. Ved klassifikation som operationel leasing indregnes som udgangspunkt de løbende lejebetalinger i resultatopgørelsen. Der henvises til afsnittet "Leasing" i note 1 for en nærmere beskrivelse af selskabets regnskabspraksis.

## **2. Væsentlige regnskabsmæssige valg i anvendt regnskabspraksis samt væsentlige regnskabsmæssige skøn (fortsat)**

### ***Eventualaktiver og -forpligtelser***

Oplysninger om eventualaktiver og –forpligtelser samt hvornår der skal ske indregning som aktiv henholdsvis forpligtelse, sker på baggrund af vurderinger af det forventede udfald af de enkelte sager. Vurderingerne foretages på grundlag af juridiske vurderinger af de indgåede aftaler, som i væsentlige sager også omfatter vurderinger indhentet af eksterne rådgivere, der blandt andet omfatter advokater.

Aktiver indregnes, når det er så godt som sikkert, at en sag vil få et positivt udfald for selskabet. En forpligtelse indregnes, hvis det er sandsynligt, at sagen vil få et negativt resultat, og beløbet er estimerbart. Er dette ikke tilfældet, oplyses forholdet i regnskabsnoterne. Afgørelser i tilknytning til sådanne forhold kan i kommende regnskabsperioder medføre realiserede gevinster eller tab, der kan afvige væsentligt fra de indregnede beløb eller oplysninger. Der henvises til note 24.

## **3. Segmentoplysninger**

### **Oplysninger om produkter og services**

Segmenterne samt allokering af driftsresultat mv. er identisk med den interne rapporteringsstruktur i Mols-Linien. Omkostningerne i segmenterne er de direkte registrerede omkostninger med tillæg af systematiske indirekte omkostninger, der primært vedrører centrale servicefunktioner, herunder afskrivninger samt finansielle omkostninger, netto.

Den anvendte regnskabspraksis for opgørelsen af det enkelte segment er i overensstemmelse med Mols-Liniens anvendte regnskabspraksis. Ikke-fordelte omkostninger er derfor udtryk for de fælles funktioner, der ikke med rimelighed kan fordeles til segmenterne, og består primært af omkostninger til fælles administration og salgsfunktion. Der registreres og rapporteres ikke segmentaktiver og forpligtelser til bestyrelse mv., hvorfor dette ikke er medtaget i noten.

Mols-Liniens primære aktiviteter har i 2015 bestået af transport af passagerer, personbiler og varevogne, lastbiler og busser med hurtigfærger, jf. segmentopdelingen af rederidriften nedenfor. Endvidere har Mols-Liniens aktiviteter bestået af drift af restauranter og caféer mv. tilknyttet ovennævnte færgetype, rapporteret som et segment. Nettoomsætningen af rederidriften består således af tjenesteydelser og nettoomsætningen fra cateringafdelingen består af salg af varer.

Væsentlige ikke-kontante omkostninger indeholdt i segmentresultaterne omfatter primært af- og nedskrivninger samt enkeltstående væsentlige omkostninger, såsom hensættelser, bonus, nedskrivninger på tilgodehavender mv.

### **Oplysninger om væsentlige kunder**

Mols-Linien har ikke enkeltstående eller forbundne kunder, der individuelt eller set som gruppe udgør mere end 10% af den totale omsætning.

**3. Segmentoplysninger (fortsat)**

<b>Aktiviteter - 2015</b>	<b>Rederidrift Hurtigfærger</b>	<b>Catering</b>	<b>Rapporte- ringspligtige segmenter i alt</b>
<b>TDKK.</b>			
Segmentomsætning	582.321	88.456	670.777
Segmentresultat før af- og nedskrivninger og finansielle poster	222.636	12.900	235.536
Afskrivninger (inkl. tab/gevinst)	-51.119	0	-51.119
Finansielle poster, netto	-51.043	0	-51.043
Segmentresultat før skat	120.474	12.900	133.374
<b>Aktiviteter - 2014</b>			<b>Rapporte- ringspligtige segmenter i alt</b>
<b>TDKK.</b>	<b>Rederidrift Hurtigfærger</b>	<b>Catering</b>	
Segmentomsætning	532.272	79.590	611.862
Segmentresultat før af- og nedskrivninger og finansielle poster	174.806	5.100	179.906
Afskrivninger (inkl. tab/gevinst)	-54.546	0	-54.546
Finansielle poster, netto	-51.693	0	-51.693
Segmentresultat før skat	68.567	5.100	73.667
<b>Afstemning af periodens resultat før skat</b>			
		<b>2015 TDKK</b>	<b>2014 TDKK</b>
Segmentresultat før skat for rapporteringspligtige segmenter		133.374	73.667
Andre driftsindtægter		0	9.826
Ikke fordelte omkostninger, centrale funktioner		-58.141	-48.970
Resultat før skat jf. resultatopgørelsen		75.233	34.523

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>4. Skibenes eksterne driftsomkostninger</b>		
Vedligeholdelse og reservedele mv.	36.682	27.204
Olieforbrug	203.402	210.570
Forsikringer, inkl. selvrisko	7.746	11.328
Øvrige driftsomkostninger	2.070	874
	<u>249.900</u>	<u>249.976</u>

I ovenstående beløb indgår akkumulerede dagsværdireguleringer overført fra egenkapitalen vedrørende finansielle instrumenter indgået til sikring af pengestrømme med -41.424 TDKK i 2015 og 842 TDKK i 2014.

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>5. Andre eksterne omkostninger</b>		
Terminal- og havneudgifter	50.028	47.625
Cateringafdeling, vareforbrug	28.829	26.388
Cateringafdeling, øvrigt	6.297	6.205
Salgs- og administrationsomkostninger	28.058	22.286
	<u>113.212</u>	<u>102.504</u>

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>6. Personalemkostninger</b>		
Bestyrelseshonorar	1.677	1.966
Gager og lønninger	115.557	113.289
Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger)	9.609	9.754
Udgifter til social sikring mv.	3.427	3.437
<b>I alt</b>	<u>130.270</u>	<u>128.446</u>
Gennemsnitligt antal medarbejdere	<u>232</u>	<u>237</u>

Medlemmer af direktion og bestyrelse er vederlagt således:

	Bestyrelse		Direktion	
	2015 TDKK	2014 TDKK	2015 TDKK	2014 TDKK
Bestyrelseshonorar	1.677	1.966	-	-
Gager og lønninger (inkl. bonus)	-	-	5.645	3.659
Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger)	-	-	306	306
	<u>1.677</u>	<u>1.966</u>	<u>5.951</u>	<u>3.965</u>



## 6. Personaleomkostninger (fortsat)

Selskabet kan opsige direktørkontrakten med 12 måneders varsel, mens direktøren kan opsige direktørkontrakten med 4 måneders varsel. Der er ikke aftalt nogen særlige fratrædelsesgodtgørelser.

### Aktiebaseret vederlæggelse til medlemmer af ledelsesgruppen

Alle optioner er udløbet i 2014 og der er således ingen bevægelser i 2015.

I 2006 blev den daværende direktion tildelt 75.000 aktieoptioner, og øvrige medlemmer af ledelsesgruppen blev tildelt 30.875 optioner. I 2007 blev yderligere 32.750 aktieoptioner tildelt til medlemmer af ledelsesgruppen, hvoraf der i 2009 blev udnyttet 3.125 aktieoptioner. Tegningskursen for de tildelte optioner var 54,8, og optionerne kunne tidligst udnyttes 3 år efter tildelingstidspunktet. Optionerne kunne udelukkende afregnes i aktier.

De på tildelingstidspunktet opgjorte dagsværdier for optionerne indregnes forholdsmæssigt i resultatopgørelsen som en personaleomkostning over optjeningsperioden. Alle optioner er optjent og udløbet.

	Direktion stk.	Andre medar- bejdere stk.	I alt stk.	Gennem- snitlig udnyt- telses- kurs- DKK
<b>Egenkapitalordninger</b>				
Udestående optioner 01.01.2014	75.000	60.500	135.500	55
Tildelte optioner i året	0	0	0	-
Udnyttet i året	-	-	-	-
Bortfaldet i året	-75.000	-60.500	-135.500	-
<b>Udestående optioner 31.12.2014</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>55</b>
<b>Udestående optioner 31.12.2015</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>

	2015 TDKK	2014 TDKK
<b>7. Af- og nedskrivninger</b>		
Periodiske eftersyn på skibe	7.570	7.624
Skibe	37.880	41.735
Terminaler og havneanlæg	3.053	2.190
Driftsmidler og inventar	2.378	2.909
	<b>50.881</b>	<b>54.458</b>

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>8. Finansielle poster, netto</b>		
Renter af tilgodehavende hos tilknyttet virksomhed	42	48
Renter af bankindestående mv.	216	3.382
Dagsværdiregulering af CAP-forretninger (olieprissikring)	2.847	0
<b>Renteindtægter i alt</b>	<u>3.105</u>	<u>3.430</u>
Renter af bankgæld mv.	-1.526	-2.829
Renter af finansielle leasingkontrakter, skibe	-48.573	-49.669
Renter af finansielle leasingkontrakter, tilknyttet virksomhed	-111	-125
<b>I alt</b>	<u>-50.210</u>	<u>-52.623</u>
Dagsværdiregulering af CAP-forretninger (olieprissikring)	0	-2.605
Kursregulering af finansiel leasingkontrakt, skibe	-2.126	1.665
<b>Renteomkostninger i alt</b>	<u>-52.336</u>	<u>-53.563</u>
Finansielle gebyrer mv.	-1.812	-1.560
<b>Finansielle omkostninger i alt</b>	<u>-54.148</u>	<u>-55.123</u>
<b>Finansielle poster, netto</b>	<u>-51.043</u>	<u>-51.693</u>

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>9. Skat af årets resultat</b>		
Aktuel skat	-57	-60
Regulering vedrørende tidligere år	-4	28
Regulering af udskudt skat	-849	0
	<u>-910</u>	<u>-32</u>

Rederiet er oprindeligt indtrådt i tonnageskatteordningen pr. 01.01.02 med bindende virkning i 10 år, hvilket vil sige til udgangen af 2011. Rederiet er tilmeldt en ny 10-årig periode med virkning fra 2012. Som følge af anvendelse af tonnageskatteordningen er det ikke relevant at foretage en afstemning af den effektive skatteprocent.

Hvis rederiets nettoinvesteringer i skibe falder væsentligt, selskabet likvideres eller selskabet udtræder af tonnageskatteordningen, udløses en eventualskat på skibe mv. Eventualskatten opgjort som forskellen mellem regnskabsmæssige værdier og skattemæssige værdier under overgangssaldoen kan opgøres til.

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
Eventualskat/udskudt skatteaktiv under tonnageskatteordningen	849	-1.521

## 9. Skat af årets resultat (fortsat)

Skatteaktiv hidhørende fra goodwill er ikke indregnet, idet dette aktiv alene ville kunne udnyttes ved selskabets salg eller opgivelse af dets aktiviteter, hvilket ikke er hensigten.

## 10. Resultat pr. aktie

	2015	2014
	<u>tstk/TDKK</u>	<u>tstk/TDKK</u>
<b>Årets resultat</b>	<b>74.323</b>	<b>34.491</b>
Gennemsnitligt antal udstedte aktier	14.167	14.167
Gennemsnitligt antal egne aktier	-208	-208
<b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie</b>	<b>13.959</b>	<b>13.959</b>
Udestående aktieoptioner	0	0
<b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie, udvandet</b>	<b>13.959</b>	<b>13.959</b>
<b>Resultat pr. aktie (DKK)</b>	<b>5,3</b>	<b>2,5</b>
<b>Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)</b>	<b>5,3</b>	<b>2,5</b>

	<b>Skibe</b>	<b>Termina- ler og hav- neanlæg</b>	<b>Drifts- midler og inventar</b>	<b>I alt</b>
	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>	<b>TDKK</b>
<b>11. Materielle aktiver</b>				
Kostpris 01.01.14	1.446.040	61.644	66.171	1.573.855
Tilgange	9.361	1.499	748	11.608
Afgange	-243.023	0	-318	-243.341
<b>Kostpris 31.12.14</b>	<b>1.212.378</b>	<b>63.143</b>	<b>66.601</b>	<b>1.342.122</b>
Af- og nedskrivninger 01.01.14	-547.753	-43.532	-58.714	-649.999
Årets afskrivninger	-49.359	-2.190	-2.909	-54.458
Tilbageførsel ved afgang	234.595	0	303	234.898
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.14</b>	<b>-362.517</b>	<b>-45.722</b>	<b>-61.320</b>	<b>-469.559</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.14</b>	<b>849.861</b>	<b>17.421</b>	<b>5.281</b>	<b>872.563</b>
Kostpris 01.01.15	1.212.378	63.143	66.601	1.342.122
Tilgange	7.900	646	2.704	11.250
Afgange	-6.976	-3.409	-8.080	-18.465
<b>Kostpris 31.12.15</b>	<b>1.213.302</b>	<b>60.380</b>	<b>61.225</b>	<b>1.334.907</b>
Af- og nedskrivninger 01.01.15	-362.517	-45.722	-61.320	-469.559
Årets afskrivninger	-45.450	-3.053	-2.378	-50.881
Tilbageførsel ved afgang	5.042	1.425	8.066	14.533
<b>Af- og nedskrivninger 31.12.15</b>	<b>-402.925</b>	<b>-47.350</b>	<b>-55.632</b>	<b>-505.907</b>
<b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.15</b>	<b>810.377</b>	<b>13.030</b>	<b>5.593</b>	<b>829.000</b>
<b>Afskrives over</b>	<b>20-25 år</b>	<b>5-20 år</b>	<b>3-5 år</b>	

I den regnskabsmæssige værdi af terminaler og havneanlæg indgår finansielt leasede aktiver for 698 TDKK (2014: 808 TDKK).

I den regnskabsmæssige værdi af skibe indgår finansielt leasede aktiver for 719.689 TDKK (2014: 748.912 TDKK), som vedrører leasing af KatExpress 1 og KatExpress 2.

Selskabets ledelse vurderer løbende et eventuelt nedskrivningsbehov af selskabets færger og havneanlæg. Eventuel nedskrivning skal foretages, når den regnskabsmæssige værdi er højere end nettosalgsprisen eller værdien ved fortsat drift (nyttéværdien). Der skal nedskrives til det højeste af nettosalgspris og værdi ved fortsat drift.

## 11. Materielle aktiver (fortsat)

Selskabet har ved udgangen af 2015 vurderet nedskrivningsbehovet og har på baggrund af nettosalgsprisen vurderet, at der ikke er grundlag for yderlig nedskrivning af selskabets færges.

Tab ved salg af anlægsaktiver blev i 2015 på 0,2 MDKK mod 0,1 MDKK i 2014.

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>12. Kapitalandele i dattervirksomhed</b>		
Kostpris 01.01.	130	130
<b>Kostpris 31.12.</b>	<u>130</u>	<u>130</u>

Mols-Linien A/S' dattervirksomhed består af følgende:

	<u>Hjemsted</u>	<u>Ejerandel</u> <u>%</u>	<u>Andel af stemmerettigheder</u> <u>%</u>	<u>Aktivitet</u>
Kattegatruternes Reparationsselskab ApS	Aarhus C	100	100	Udlejning af havneanlæg

Kattegatruternes Reparationsselskab ApS' udlejningsvirksomhed er alene en koncerntern aktivitet, idet der ikke foretages koncerntekstern udlejning eller andre eksterne aktiviteter. Udlejningsaktiviteten behandles i såvel dattervirksomhedens som moderselskabets årsrapport som finansiel leasing. Dattervirksomheden udøver således ikke selvstændige aktiviteter, som ikke kommer til udtryk i moderselskabets årsrapport.

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>Kattegatruternes Reparationsselskab ApS</b>		
Aktiver	4.341	4.708
Forpligtelser	-3.086	-3.538
<b>Egenkapital</b>	<u>1.255</u>	<u>1.170</u>
<b>Omsætning</b>	<u>119</u>	<u>133</u>
<b>Årets resultat</b>	<u>85</u>	<u>57</u>

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>13. Varebeholdninger</b>		
Oliebeholdninger	2.184	2.660
Uniformslager	82	311
Skibsreservedele	21.647	22.861
Varebeholdninger, catering	799	761
	<u>24.712</u>	<u>26.593</u>

I regnskabsåret er 191.324 TDKK fra varebeholdninger indregnet som en omkostning. (2014: 233.671 TDKK).

Af ovenstående varebeholdninger forventes 13.889 TDKK benyttet inden for de kommende 12 måneder (2014: 15.163 TDKK).

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>14. Tilgodehavender fra salg</b>		
Tilgodehavender fra salg	11.244	10.314
Nedskrivninger	-235	-256
	<u>11.009</u>	<u>10.058</u>
Årets realiserede tab	10	87
Årets nedskrivninger til imødegåelse af tab	-21	-86
<b>Årets resultatførte nedskrivninger og realiserede tab</b>	<u>-11</u>	<u>1</u>

Der foretages individuelt vurderede direkte nedskrivninger af tilgodehavender uden anvendelse af hensættelseskonti, efter faste objektive principper, hvor elementer som debitorenes betalingshistorik, betalingsvne, rykkerhistorik indgår i nedskrivningskriterierne. Nedskrivninger foretages til nettorealisationsværdi. Af ovenstående tilgodehavender er 215 TDKK mere end 1 måned forfaldne (2014: 268 TDKK).

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>15. Andre tilgodehavender mv.</b>		
Andre tilgodehavender	27.338	26.710
Periodeafgrænsningsposter	1.036	1.313
	<u>28.374</u>	<u>28.023</u>

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>16. Likvide beholdninger</b>		
Konter og bankindeståender	<u>80.361</u>	<u>4.236</u>

Selskabets likvide beholdninger består primært af indeståender i Nykredit Bank og Danske Bank. Der vurderes ikke at være nogen væsentlig kreditrisiko tilknyttet de likvide beholdninger.

Bankindeståender er variabelt forrentet. Selskabet har uudnyttede trækingsrettigheder på kassekreditter for i alt 10,0 MDKK (31.12.14: 37,7 MDKK).

	<u>2015</u> <u>TDKK</u>	<u>2014</u> <u>TDKK</u>
<b>17. Aktiekapital</b>		
Aktiekapital 01.01	<u>283.333</u>	<u>283.333</u>
<b>Aktiekapital 01.01</b>	<u>283.333</u>	<u>283.333</u>

Aktiekapitalen består af 14.166.670 aktier á 20 kr. Aktierne er fuldt indbetalte. Aktierne er ikke opdelt i klasser. Der er ikke knyttet særlige rettigheder til aktierne. Aktiekapitalen har været uændret de seneste 5 år.

	Stk.		Nom. værdi TDKK		% af aktiekapital	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
<b>18. Egne aktier</b>						
Egne aktier 01.01	207.450	207.450	4.149	4.149	1,46	1,46
Køb	0	0	0	0	0	0
Afgang	0	0	0	0	0	0
<b>Egne aktier 31.12</b>	<u>207.450</u>	<u>207.450</u>	<u>4.149</u>	<u>4.149</u>	<u>1,46</u>	<u>1,46</u>

Selskabet kan i henhold til generalforsamlingsbeslutning erhverve maksimalt nom. 28.333 TDKK egne aktier, svarende til 10% af aktiekapitalen. Selskabet har ikke siden 2010 erhvervet eller solgt egne aktier.

	Reserve for værdi- regulering af sikrings- instru- menter TDKK	I alt TDKK
<b>19. Andre reserver</b>		
Reserver 01.01.15	-41.424	-41.424
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter	-27.345	-27.345
<b>Reserver 31.12.15</b>	<b>-68.769</b>	<b>-68.769</b>
Reserver 01.01.14	842	842
Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter	-42.266	-42.266
<b>Reserver 31.12.14</b>	<b>-41.424</b>	<b>-41.424</b>

De præsenterede reserver anses i forhold til de selskabsretlige bestemmelser for at være frie reserver og kan derfor anvendes til udbytteudlodning.

Reserve for værdiregulering af sikringsinstrumenter (oliepriskontrakter) indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige pengestrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er gennemført.

	Minimums leasingydelser (nominel værdi)		Nutidsværdi af minimums- leasingydelser	
	2015 TDKK	2014 TDKK	2015 TDKK	2014 TDKK
<b>20. Finansielle leasingforpligtelser</b>				
De finansielle leasingforpligtelser forfalder således:				
Inden for et år fra balancedagen	77.632	70.440	30.516	21.819
Mellem et og fem år fra balancedagen	352.042	337.660	189.380	164.362
Efter fem år fra balancedagen	600.313	689.726	541.430	595.042
	<b>1.029.987</b>	<b>1.097.826</b>	<b>761.326</b>	<b>781.223</b>
Amortiseringstillæg til fremtidig omkostningsførelse	-268.661	-316.603		
	<b>761.326</b>	<b>781.223</b>		
			<b>2015 TDKK</b>	<b>2014 TDKK</b>
Finansiell leasingforpligtelse er indregnet således i balancen:				
Langfristede forpligtelser			730.810	759.404
Kortfristede forpligtelser			30.516	21.819
			<b>761.326</b>	<b>781.223</b>



## 20. Finansielle leasingforpligtelser (fortsat)

Leasingkontrakterne følger en fast afdragsprofil og aftalerne indeholder ingen bestemmelser om betingede leasingydelse. Leasingaftalerne er uopsigelig i den aftalte leasingperiode, men kan forlænges eller indfris på fornyede vilkår. Der er i 2012 etableret leasingkontrakt vedrørende chartering af KatExpress 1 for en 10-årig periode, hvortil der er tilknyttet en købsoption som kan udnyttes i 2022. I 2013 er der etableret leasingkontrakt vedrørende chartering af KatExpress 2 for en 10-årig periode, hvortil der er tilknyttet en købsoption som kan udnyttes i 2023.

	<u>Valuta</u>	<u>Udløb</u>	<u>Rente Fast/ Variabel</u>	<u>Nutids- værdi af minimums- leasing- ydelser TDKK</u>	<u>Dags- værdi TDKK</u>
<b>31.12.15</b>					
Leasingforpligtelse	EUR	2022/23	Fast	758.742	809.347
Leasingforpligtelse	DKK	2020	Fast	2.584	2.584
				<b>761.326</b>	<b>811.931</b>
<b>31.12.14</b>					
Leasingforpligtelse	EUR	2022/23	Fast	778.280	816.822
Leasingforpligtelse	DKK	2020	Fast	2.943	2.943
				<b>781.223</b>	<b>819.765</b>

Dagsværdi er opgjort som nutidsværdien af de forventede fremtidige afdrags- og rentebetalinger ved anvendelse af den aktuelle markedsrente som diskonteringsfaktor. I forhold til dagsværdihierarkiet er dagsværdien af de finansielle leasingforpligtelser opgjort på niveau 2, hvor alle væsentlige faktorer er baseret på observerbare markedsdata.

	<u>2015 TDKK</u>	<u>2014 TDKK</u>
<b>21. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale</b>		
Fratrædelsesforpligtelser 01.01.	2.083	2.028
Anvendt i året	-99	-97
Hensat i året	-225	152
<b>Fratrædelsesforpligtelser 31.12.</b>	<b>1.759</b>	<b>2.083</b>
Jubilæumsgratiale 01.01.	366	342
Anvendt i året	-16	-24
Hensat i året	28	48
<b>Jubilæumsgratiale 31.12.</b>	<b>378</b>	<b>366</b>
<b>Hensatte forpligtelser 31.12</b>	<b>2.137</b>	<b>2.449</b>

## 21. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæumsgratiale (fortsat)

	<u>2015</u> TDKK	<u>2014</u> TDKK
Hensatte forpligtelser er indregnet således i balancen:		
Langfristede forpligtelser	2.105	2.300
Kortfristede forpligtelser	32	149
<b>Hensatte forpligtelser 31.12</b>	<u><b>2.137</b></u>	<u><b>2.449</b></u>

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Jubilæumsgratiale på 8 TDKK udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

## 22. Operationelle leje- og leasingforpligtelser

Lejeforpligtelser vedr. havne og bygninger i Aarhus, Odden og Ebeltoft, og lejeforpligtelser vedrørende olieanlæg og biler, har samlede minimumsydelser som forfalder således:

	<u>2015</u> TDKK	<u>2014</u> TDKK
Inden for et år fra balancedagen	32.813	32.959
Mellem et og fem år fra balancedagen	35.414	40.474
Efter fem år fra balancedagen	9.169	15.059
	<u><b>77.396</b></u>	<u><b>88.492</b></u>
Årets resultatførte lejeudgifter	<u><b>33.668</b></u>	<u><b>32.016</b></u>

## 23. Pantsætninger

Til sikkerhed for engagement med Nykredit Bank er deponeret skadesløsbreve på i alt nom. 330 MDKK, der er frigivet efter statusdagen.

## 24. Kautions- og eventualforpligtelser samt eventualaktiver

### Eventualaktiver

Der har i 2013 været et motorhaveri på Max Mols, hvor forsikrings-selskabet har afvist dækning for omkostningerne forbundet hermed. Retssag herom forventes afgjort i foråret 2016. Da forsikrings-selskabet har bestridt forsikringsdækningen, er der i lighed med den regnskabsmæssige behandling ved aflæggelse af årsrapporten for 2013 og 2014 ikke indregnet noget tilgodehavende, idet eventuelle beløb, der tilkendes under den verserende retssag, betragtes som et eventualaktiv.

### Eventualforpligtelser

Ingen.

	<u>2015</u> TDKK	<u>2014</u> TDKK
<b>25. Ændring i driftskapital</b>		
Ændring i varebeholdninger	1.881	-2.578
Ændring i tilgodehavender fra salg	-951	242
Ændring i andre tilgodehavender mv.	-351	-22.475
Ændring i anden gæld og periodeafgrænsning vedrørende flerturskort mv.	-189	-1.443
Ændring i leverandørgæld mv.	-8.143	-20.747
	<u>-7.753</u>	<u>-47.001</u>

## 26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter

### Politik for styring af finansielle risici mv.

Selskabet er som følge af sin drift eksponeret over for ændringer i oliepriser, valutakurser og renteniveau.

Selskabets bestyrelse og ledelse fastlægger løbende beløbsgrænser og perioder samt hvilke afledte finansielle instrumenter, der kan anvendes.

### Oliepriserisici

Det er selskabets politik løbende at sikre mindst 2/3 af det kommende års olieforbrug vedrørende både oliepriserisiko og valutarisiko. Selskabet foretager ikke aktiv spekulation i finansielle risici.

Selskabet indkøber som udgangspunkt olie til skibene på det til enhver tid gældende spotmarked. Selskabets ledelse vurderer løbende ud fra aktuel oliepris, forventet olieprisudvikling samt aktuelle CAP- og termins-priser, hvorvidt og i givet fald for hvilken periode, der foretages sikring af olieprisen. Sikring foretages i DKK.

## **26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)**

Mols-Linien har pr. 31.12.15 sikret en fast oliepris i DKK på det forventede olieforbrug frem til 31.12.17. Volumen på køb af olie under terminkontrakter pr. 31.12.15 udgør 75.806 tons. Mols-Linien har i 2016 endvidere sikret en fast oliepris i DKK på 50% af det forventede olieforbrug i 2018.

### **Egenkapitalens følsomhed overfor olieprisudsving pr. 31.12.15**

Indvirkning hvis olieprisen var 10% højere end faktisk pris: +20.694 TDKK (2014: +10.867 TDKK)

### **Resultatets følsomhed overfor olieprisudsving pr. 31.12.15**

Indvirkning hvis oliepris var 10% højere end faktisk pris: 0 TDKK (2014: +43 TDKK)

Ovenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt olieprisen havde været 10% højere end den faktiske oliepris pr. 31.12.15.

### **Valutarisici**

Selskabets valutarisici udgøres alene af betaling af charterydelse i EUR, som ikke er matchet mod indtægter i EUR. Nedenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt kursen havde været 1% højere end den faktiske kurs pr. 31.12.15.

Vedrørende leasinggæld henvises til note 20.

### **Egenkapitalens følsomhed før skat overfor valutakursudsving pr. 31.12.15**

Indvirkning, hvis EUR-kurs var 1% højere end faktisk kurs -7.587 TDKK (2014: -7.783 TDKK)

### **Resultatets følsomhed før skat overfor valutakursudsving pr. 31.12.15**

Indvirkning, hvis EUR-kurs var 1% højere end faktisk kurs -7.587 TDKK (2014: -7.783 TDKK)

### **Renterisici**

Om selskabets finansielle aktiver og forpligtelser kan angives følgende aftalemæssige revurderings- og indfrielsestidspunkter, afhængig af hvilken dato der falder først.

## 26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.15

Kategori	<u>Revurderings-/forfaldstidspunkt</u>				<u>Heraf fast forrentet</u>
	<u>0-1 år</u>	<u>1-5 år</u>	<u>&gt;5 år</u>	<u>I alt</u>	
TDKK					
Langfristede forpligtelser	77.632	352.042	600.313	1.029.987	1.029.987
Leverandørgæld	22.943	0	0	22.943	0
Anden Gæld	102.922	0	0	102.922	0
	<b>203.497</b>	<b>352.042</b>	<b>600.313</b>	<b>1.155.852</b>	<b>1.029.987</b>

### Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.14

Kategori	<u>Revurderings-/forfaldstidspunkt</u>				<u>Heraf fast forrentet</u>
	<u>0-1 år</u>	<u>1-5 år</u>	<u>&gt;5 år</u>	<u>I alt</u>	
TDKK					
Langfristede forpligtelser	70.440	337.660	689.726	1.097.826	1.097.826
Leverandørgæld	31.086	0	0	31.086	0
Anden gæld	78.814	0	0	78.814	0
	<b>180.340</b>	<b>337.660</b>	<b>689.726</b>	<b>1.207.726</b>	<b>1.097.826</b>

Alle ovennævnte primære finansielle instrumenter er opgjort til kontraktlige pengestrømme (udiskonteret).

#### **Kreditrisici**

Selskabet har ikke ydet kredit til udenlandske kunder, og der sker ikke sikring af indenlandske tilgodehavender. Der er begrænset eksponering pr. kunde og som oftest kontant forudbetaling, hvilket minimerer kreditrisikoen.

#### **Likviditetsrisici**

Selskabet er eksponeret over for likviditetsrisici, idet selskabet er afhængig af altid at være i besiddelse af den nødvendige likviditet. Selskabets likviditetsreserve består af likvide midler og uudnyttede kreditfaciliteter. Udskonterede betalingsforpligtelser fremgår af note 20 "Finansielle leasingforpligtelser" og balancen "Kortfristede gældsforpligtelser".

## 26. Olie-, valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af finansielle instrumenter (fortsat)

### *Metoder og forudsætninger for opgørelse af dagsværdier*

#### Afledte finansielle instrumenter

Oliepriskontrakter værdiansættes efter almindeligt anerkendte værdiansættelsesmetoder baseret på relevante observerbare markedsværdier for oliepriser i DKK.

### *Dagsværdihierarki for finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi i balancen*

Nedenstående vises klassifikationen af finansielle instrumenter, der måles til dagsværdi, opdelt i henhold til dagsværdihierarkiet:

- Noterede priser i et aktivt marked for samme type instrument (niveau 1).
- Noterede priser i et aktivt marked for lignende aktiver eller forpligtelser eller andre værdiansættelsesmetoder, hvor alle væsentlige input er baseret på observerbare markedsdato (niveau 2).
- Værdiansættelsesmetoder, hvor eventuelle væsentlige input ikke er baseret på observerbare markedsdato (niveau 3).

2015

	<u>Niveau 1 TDKK</u>	<u>Niveau 2 TDKK</u>	<u>Niveau 3 TDKK</u>	<u>I alt TDKK</u>
<b>Afledte finansielle instrumenter, forpligtelser</b>	-	0	-	0
<b>Finansielle forpligtelser anvendt som sikringsinstrumenter</b>	-	68.769	-	68.769

2014

	<u>Niveau 1 TDKK</u>	<u>Niveau 2 TDKK</u>	<u>Niveau 3 TDKK</u>	<u>I alt TDKK</u>
<b>Afledte finansielle instrumenter, forpligtelser</b>	-	2.847	-	2.847
<b>Finansielle forpligtelser anvendt som sikringsinstrumenter</b>	-	41.424	-	41.424

### *Optimal kapitalstruktur*

Selskabet er omfattet af kapitalkravene ifølge selskabsloven. Selskabet vurderer løbende kapitalstrukturen, herunder behovet for kapital.

## 27. Aktionærforhold

Mols-Linien A/S har på tidspunktet for aflæggelsen af regnskabet registreret følgende aktionærer med mere end 5% af aktiekapitalens stemmerettigheder eller pålydende værdi:

Holding af 29. Juni 2015 A/S, København V	Mere end 66,67%
Lind Invest ApS, Aarhus C	Mere end 5,00%

## 28. Nærtstående parter

Nærtstående parter med bestemmende indflydelse på Mols-Linien A/S: Holding af 29. juni 2015 A/S

Øvrige nærtstående parter, som Mols-Linien A/S har haft transaktioner med i 2015:

Kattegatruternes Reparationsselskab ApS, Aarhus C – datterselskab

Nielsen Nørager, advokat Frantz Palludan – formand for bestyrelsen fra 2009

	<u>Kattegatruternes Repr.selskab ApS</u>	<u>Nielsen Nørager</u>	<u>MDKK I ALT</u>
<b>2015</b>			
Køb af tjenesteydelser	478	4.093	4.571
Renteindtægter	42	0	42
Løbende mellemregning	858	0	858
<b>2014</b>			
Køb af tjenesteydelser	478	1.373	1.851
Renteindtægter	48	0	48
Løbende mellemregning	1.214	0	1.214

### *Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere*

Ud over hvad der følger af ansættelsesforholdet og eventuelle aktiebesiddelser, har der ikke været transaktioner med bestyrelse, direktion eller ledende medarbejdere. Aflønning mv. fremgår af note 6.

## 29. Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 10. marts 2016 godkendt nærværende årsrapport til offentliggørelse. Årsrapporten forelægges Mols-Linien A/S' aktionærer til godkendelse på den ordinære generalforsamling den 21. april 2016.

## 30. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor

	<u>2015 TDKK</u>	<u>2014 TDKK</u>
Lovpligtig revision	425	437
Andre erklæringer med sikkerhed	117	117
Skatterådgivning	242	26
Andre ydelser	884	115
	<u>1.668</u>	<u>695</u>

### **31. Begivenheder efter balancedagen**

Bortset fra det i ledelsesberetningen nævnte er der ikke indtrådt væsentlige begivenheder efter balancedagen af betydning for årsrapporten.



## **Dokumentation for Mols-Liniens tekniske kapacitet**

**Betydeligste tjenesteydelser vedrørende rederidrift med passagerer og godstransport for hvert af de seneste 3 år.**

### **Året 2013:**

Sejlads med Katexpress 1, KatExpress 2 og Max Mols på Aarhus - Odden.

I alt 5.324 afgang med i alt 2.110.025 passagerer, 813.725 personbiler, 3.055 lastbiler samt øvrige enheder

Sejlads med Katexpress 1 og Max Mols på Ebeltoft - Odden.

I alt 1.154 afgang med i alt 353.056 passagerer, 124.740 personbiler, 26 lastbiler samt øvrige enheder.

### **Året 2014:**

Sejlads med Katexpress 1, KatExpress 2 og Max Mols på Aarhus - Odden.

I alt 5.604 afgang med i alt 2.350.083 passagerer, 906.387 personbiler, 11.602 lastbiler samt øvrige enheder

Sejlads med Katexpress 1 og Max Mols på Ebeltoft - Odden.

I alt 546 afgang med i alt 174.423 passagerer, 61.122 personbiler, 17 lastbiler samt øvrige enheder.

### **Året 2015:**

Sejlads med Katexpress 1, KatExpress 2 og Max Mols på Aarhus - Odden.

I alt 6.302 afgang med i alt 2.531.830 passagerer, 1.031.319 personbiler, 11.393 lastbiler samt øvrige enheder

Sejlads med Max Mols på Ebeltoft - Odden.

I alt 398 afgang med i alt 157.959 passagerer, 52.454 personbiler, 5 lastbiler samt øvrige enheder.

### **Omsætning til rederidrift 2013 - 2015:**

Tilbudsgivers omsætning til rederidrift med transport af passagerer og gods har i hvert af årene udgjort betydeligt mere end 200 mio. kr. årligt, hvilket fremgår af note 3 i årsrapporterne for 2013, 2014 og 2015 (Bilag H, 1-3)

Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K



Erhvervscenter Aarhus  
Østergade 4  
DK-8000 Aarhus C  
Telefon 89 89 96 24 (Direkte)  
Telefon 89 89 96 60 (Kundesupport)  
Fax 89 89 96 01  
ida.pallesen@jyskebank.dk  
jyskebank.dk

13.04.2016

**Samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm**

På foranledning af tilbudsgiver Mols-Linien A/S kan det hermed bekræftes, at banken vil udstede en anfordringsgaranti på 140 mio. DKK over for Transport- og Bygningsministeriet, hvis Mols-Linien A/S som tilbudsgiver tildeles kontrakten Samfundsbegrundet færgebetjening af Bornholm.

Anfordringsgarantien udarbejdes som foreskrevet i Hovedkontraktens pkt. 5 og bilag 3 – Udkast til anfordringsgaranti.

Bankens rating er A- på Standard & Poor's ratings af langfristet gæld og banken er hjemhørende i Danmark. Banken er dermed et anerkendt pengeinstitut jf. definitionen i kontraktens pkt. 5.

Ovennævnte erklæring er gældende indtil den erstattes af en anfordringsgaranti på 140 mio. kr. eller bortfalder senest d. 01.08.2016.

Venlig hilsen

  
Thomas Amstrup

  
Ida G. Pallesen



Transport- og Bygningsministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K  
Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk