

Ændring af Tillægskontrakt 1 (ekstra dobbeltture) og diverse bodsbestemmelser

Indhold

1. Kontraktgrundlag.....	4
1.1. Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten	4
2. Baggrund	4
3. Ændring af Kontraktens bestemmelser.....	4
3.1. Tilkøb af ekstra dobbeltture.....	4
3.2. Bodsbestemmelser.....	6
3.2.1. Ændring af Kontraktens bilag 2, pkt. 3.5.4 Sikkerhedsmæssige forhold	6
3.2.2. Tilføjelse af nyt pkt. 3.5.10 i Kontraktens bilag 2	6
3.2.3. Ændring af Tillægskontrakt 3, pkt. 3.4 Afledt aflysning af retursejls.....	7
4. Økonomi.....	7
5. Tid.....	7
5.1. Ikrafttræden	7
5.2. Ophør.....	7
6. Øvrige vilkår	7
7. Dato og underskrifter	9

Tillægskontrakt 6

mellem

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København
CVR/SE: 43 26 57 17
(herefter: "Transportministeriet")

og

Molslinjen A/S
Færgevej 7A
8000 Aarhus C
CVR-nr.: 17 88 12 48
(i det følgende benævnt "Molslinjen")

(samlet benævnt Parterne)

om

ændring af tillægskontrakt 1 – ekstra dobbeltture – og diverse bodsbestemmelser

(herefter: "Tillægskontrakt 6")

1. Kontraktgrundlag

Kontraktgrundlaget er kontrakt mellem Transport- og Bygningsministeriet (i dag Transportministeriet) og Mols-linjen A/S (i dag Molslinjen A/S) om den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, der blev indgået den 21. juni 2016. Denne kontrakt med tilhørende bilag og appendikser benævnes i det følgende "Kontrakten".

1.1. Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten

Nærværende tillægskontrakt er indgået i overensstemmelse med hovedkontraktens pkt. 9.11 om ændringer af Kontrakten og benævnes i det følgende "Tillægskontrakt 6". Kontraktens vilkår er således fortsat gældende i det omfang, der ikke udtrykkeligt er anført andet i denne tillægskontrakt.

2. Baggrund

Parterne indgik den 26. marts 2019 Tillægskontrakt 1 om øget frekvens og yderligere reduktion af billetpriser for pendlere samt diverse forhold.

Ved Tillægskontrakt 1, pkt. 4. *Tilkøb af ekstra dobbeltture på ruten Rønne-Ystad*, er reguleret Transportministeriets tilkøb af 231 ekstra dobbeltture om året på lav- og minimumskapacitetsdage.

Der er i lyset af erfaringer i forbindelse med den svenske grænselukning under covid-19, fundet behov for at ændre en række forhold i Tillægskontrakt 1, pkt. 4.3. Ændringerne består overordnet i en udvidelse af anvendelsesområdet for ikke-anvendte midler.

Der er endvidere fundet behov for at ændre i en række bodsbestemmelser.

3. Ændring af Kontraktens bestemmelser

3.1. Tilkøb af ekstra dobbeltture

Tillægskontrakt 1, pkt. 4.3. *Efterregulering på baggrund af dokumenterede nettoomkostninger* erstattes i sin helhed af følgende:

"Parterne er enige om, at Molslinjen årligt skal fremsende opgørelse over sine dokumenterede nettoomkostninger pr. skib inkl. avance på 7 % for det foregående år, jf. Kontraktens pkt. 4.4.2, for de 231 ekstra dobbeltture, jf. dog pkt. 4.1 sidste del ovenfor. Molslinjen fremsender opgørelsen med revisorerklæring til Transportministeriet senest den 1. marts hvert år. For Kontraktens første år (2018) skal Molslinjen opgøre nettoomkostninger inkl. avance på 7 % for 2018 for de ekstra dobbeltture, Molslinjen har indsat i 2018, og sende opgørelsen til

Transportministeriet senest 1. marts 2019. For Kontraktens sidste år (forventeligt år 2030) skal Molslinjen fremsende opgørelsen med revisorerklæring senest 30 dage efter kontraktophør.

På baggrund af COWI's rapport af 1. maj 2018 er Parterne enige om, at indtægter fra nye passagerer for de ekstra dobbeltture i Molslinjens opgørelse af dokumenterede nettoomkostninger inkl. avance på 7 % skal beregnes som 53,2 % af alle dokumenterede indtægter for de 231 ekstra dobbeltture om året.

Parterne er endvidere enige om, at Molslinjen i sin opgørelse af dokumenterede nettoomkostninger inkl. avance på 7 % skal beregne havneafgifterne til havnene (passagerafhængig) som 53,2 % af havneafgifterne for de 231 ekstra indsatte dobbeltture. Parterne er enige om, at Molslinjen får dækket dokumenterede og revisorpåregnede skibsafgifter til havnene (anløbsafhængig) for de 231 ekstra dobbeltture.

Parterne er enige om, at Molslinjen desuden får dækket dokumenterede og revisorpåregnede omkostninger til afskrivninger i overensstemmelse med Molslinjens opgørelse af forventede omkostninger til 231 ekstra dobbeltture (bilag 2), da der er tale om et tilkøb af et betydeligt antal ekstra dobbeltture. Disse dokumenterede omkostninger til afskrivninger skal ligeledes fremgå af ovenstående opgørelse, som skal fremsendes til Transportministeriet senest den 1. marts hvert år.

Med henblik på at forhindre, at Molslinjen overkompenseres, er Parterne enige om, at Molslinjen sammen med ovenstående opgørelse endvidere skal udarbejde og fremsende en opgørelse af eventuelle ikke-anvendte midler til tilkøb af ekstra dobbeltture (differencen mellem det tilskud, Molslinjen modtog for de 231 ekstra dobbeltture det forudgående år, jf. ovenstående pkt. 4.2, og Molslinjens dokumenterede nettoomkostninger for de 231 ekstra dobbeltture det forudgående år, jf. ovenfor).

Molslinjen skal efter anmodning fra Transportministeriet omregne eventuelle ikke-anvendte midler til et antal dobbeltture med udgangspunkt i de nettoomkostninger per afgang, der følger af Kontraktens pkt. 4.4.2 inkl. afskrivninger, jf. ovenfor.

Såfremt compensationen, jf. Tillægskontrakt 1, pkt. 4.2, har været større end Molslinjens dokumenterede nettoomkostninger inkl. avance på 7 %, skal Molslinjen indsætte yderligere ekstra dobbeltture ud over de 231 i det efterfølgende års sejlplan på ruten Rønne-Ystad. Dette med mindre andet aftales mellem Parterne. Det er således eksempelvis muligt at ikke-anvendte midler bruges til at indsætte ekstra dobbeltture på ruten Rønne-Køge

Parterne er enige om, at de ekstra dobbeltture, der indsættes for ikke-anvendte midler, er omfattet af de samme krav til dokumentation mv. vedrørende de faste 231 ekstra dobbeltture i henhold til Tillægskontrakt 1 pkt. 4.1 og 4.2 og nærværende Tillægskontrakt 6. Molslinjens forslag til indsættelse af ekstra dobbeltture for ikke-anvendte midler behandles desuden sideløbende i henhold til Kontraktens procedurer for vedtagelse og ændringer af sejlplaner.

Såfremt Molslinjen har haft større dokumenterede nettoomkostninger inkl. 7 % avance end compensationen, jf. Tillægskontrakt 1, pkt. 4.2, for det enkelte år foretages der ingen efterregulering. Ved akut opstået situationer er det dog efter aftale med Transportministeriet muligt for Molslinjen at overføre et negativt resultat til det efterfølgende år, og afholde udgifter

6 | Ændring af Tillægskontrakt 1 (ekstra dobbeltture) og diverse bodsbestemmelser

til indsættelse af ekstra dobbeltture med ikke-anvendte midler fra efterfølgende år. Det er kun muligt, hvis ændringerne i sejlplanerne godkendes i henhold til Kontraktens bestemmelser herom.

Eksempel:

Primo 2020 er der ikke-anvendte midler fra 2019 på 10,0 mio. kr. Efter aftale med Transportministeriet indsætter Molslinjen ekstra dobbeltture for 10,8 mio. kr. i 2021. Det aftales dog, at de 0,8 mio. kr., der overskrider ikke-anvendte midler fra 2019 trækkes fra ikke-anvendte midler i 2022.

Eksempel slut.

Såfremt der er ikke-anvendte midler i Kontraktens sidste hele kalender år (år 2029) og/eller det sidste år af Kontrakten (de første 8 måneder af 2030), skal Molslinjen betale et beløb til Transportministeriet svarende til de ikke-anvendte midler. For det sidste år skal betalingen falde senest 30 dage efter kontraktophør.”

3.2. Bodsbestemmelser

3.2.1. Ændring af Kontraktens bilag 2, pkt. 3.5.4 Sikkerhedsmæssige forhold

Kontraktens bilag 2, pkt. 3.5.4 Sikkerhedsmæssige forhold erstattes i sin helhed af følgende:

”Uanset at varslet eller konstaterede vejrforhold ikke ligger ud over grænserne for ekstremt vejrlig for alle færger, jf. pkt. 3.5.2, kan der forekomme situationer, hvor sikker sejlads ikke er mulig. Når sikker sejlads ikke er mulig, er Molslinjen fritaget for bod ved aflysninger og manglende indsættelse af erstatningsfærge.

Det er en forudsætning for bodsfritagelse efter nærværende bestemmelse, at Molslinjen fremsender en skriftlig erklæring fra kaptajnen om, at sikker sejlads 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 vedlægges relevant dokumentation.

Redegørelsen med den nødvendige dokumentation fremsendes til Transportministeriet sammen med den øvrige dokumentation, der fremsendes med den månedlige rettidighedsrapport, jf. Tillægskontrakt 3.

Redegørelsen vil, såfremt Transportministeriet finder anledning hertil, blive underkastet ekstern evaluering med henblik på at kunne vurdere, om Molslinjens opfyldelse af Kontrakten er mangelfuld.”

3.2.2. Tilføjelse af nyt pkt. 3.5.10 i Kontraktens bilag 2

I Kontraktens bilag 2, tilføjes et nyt punkt 3.5.10:

”3.5.10 Lukket havn

Aflyste afgang eller forsinkede ankomster er fritaget for bod, såfremt de skyldes, at afgang- eller anløbshavnen på sejltidspunktet er lukket eller delvist lukket for afgang/anløb, for

eksempel på grund af et forhøjet sikkerhedsniveau i havnene, blokader, strejke eller lockout omfattende havnens personale eller havari/grundstødning i havnebassinet.”

3.2.3. Ændring af Tillægskontrakt 3, pkt. 3.4 Afledt aflysning af retursejlad

Tilføjjelsen i Tillægskontrakt 3, pkt. 3.4 Afledt aflysning af retursejlad til Kontraktens bilag 2, pkt. 3.5.2, afsnit 2 erstattes i sin helhed af følgende:

”Såfremt en aflyst Overfart er bodsfritaget, vil den dertil hørende tur- eller retursejlad ligeledes være fritaget for bod, således at der er bodsfritagelse for den pågældende dobbelttur.”

4. Økonomi

Nærværende Tillægskontrakt 6 giver ikke anledning til regulering af kontraktbetalingen til Molslinjen.

5. Tid

5.1. Ikrafttræden

Denne Tillægskontrakt 6 har virkning fra underskrivelsestidspunktet, men gælder også for opgørelser af ikke-anvendte midler fra før underskrivelsestidspunktet.

5.2. Ophør

Medmindre andet aftales skriftligt ophører Tillægskontrakt 6 samtidig med ophør af Kontrakten.

6. Øvrige vilkår

Kontrakten gælder på i øvrigt uændrede vilkår.

Nærværende Tillægskontrakt 6 oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Molslinjen og Transportministeriet.

7. Dato og underskrifter

København, den 2021

For Transportministeriet:

Flemming Schiller
Afdelingschef

Rasmus Shermer
Kontorchef

København, den 2021

For Molslinjen:

Niels Smedegaard
Bestyrelsesformand

Carsten Jensen
Administrerende direktør

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk