

Tillægskontrakt 10

mellem

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
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

Om indsættelse af HSC "EXPRESS 1" i stedet for HSC "MAX" fra 2024 på ruten Rønne-Ystad.

(herefter: "Tillægskontrakt 10")

1. Kontraktgrundlag

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

1.1 Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten

Nærværende Tillægskontrakt 10 er indgået i overensstemmelse med Kontraktens pkt. 9.11 om ændringer af kontrakten. Kontraktens vilkår er således fortsat gældende i det omfang, der ikke udtrykkeligt er anført andet i denne tillægskontrakt.

2. Baggrund

Med Tillægskontrakt 9 blev der i 2023 iværksat en forsøgsordning, hvor den nyere og større HSC "Express 1" blev indsat i stedet for HSC "Max" i den godkendte sejlplan for 2023, imod at Molslinjen fik mulighed for at sælge den ekstra kapacitet, der derved blev indsat, som billetter i fri trafik. Der er udarbejdet en evaluering af ordningen, der konkluderer følgende:

- Det er muligt at fortsætte ordningen frem til kontraktudløb på de samme vilkår som i tillægskontrakt 9, men med mulighed for opsigelse med 90 dages varsel fra begge parter.
- HSC "Express 1" udleder mindre CO₂ end HSC "Max" per personbilsenhed i den daglige drift.
- Molslinjen og Trafikkontaktrådet bakker begge op om at fortsætte ordningen.
- Ved at Express 5 og Express 1 sejler i kombination, vil det ifølge Bornholmeranalysen fremtidssikre kapaciteten frem mod kontraktudløb i 2030.

Forligskredsen bag færgebetjeningen af Bornholm bakker op om, at fortsætte ordningen.

Med nærværende Tillægskontrakt forpligtes Molslinjen til at indsætte HSC "Express 1" i stedet for HSC "Max" imod at den ekstra kapacitet på HSC "Express 1" kan sælges som billetter i fri trafik i resten af kontraktperioden.

3. Bestemmelser

Parterne er enige om, at Molslinjen indsætter HSC "EXPRESS 1" i stedet for HSC "Max" fra og med sejlplanen for 2024 på 488 enkeltture, jf. Bilag B til Operatørens tilbud (Bilag 5), samt på de enkeltture, der udføres i henhold til Tillægskontrakt 1 om ekstra frekvens. Tillægskontrakt 10 vedrører ikke de enkeltture, som for eksempel er byttet i forhold til reduceret sejlads på Rønne-Køge ved jul og nytår. På disse enkeltture indsætter Molslinjen HSC "Express 1" for egen regning.

Særligt for Tillægskontrakt 1 skal den omsætning, som med Tillægskontrakt 10 genereres i fri trafik, ikke medregnes, når indtægter og udgifter skal gøres op. Det gælder ligeledes for de merudgifter, som er forbundet med indsættelsen af HSC "Express 1". I Tillægskontrakt 1 indregnes således blot de indtægter, der er omfattet af Kontraktens betingelser samt de udgifter der ville være forbundet med sejlads med HSC "Max" (eksempelvis udgifter til brændstof samt anløbsafgifter til havnene).

Parterne er enige om, at den kontraktuelle kapacitet for HSC "Max" på 220 Personbilsenheder er en teoretisk maksimal kapacitet, som i overensstemmelse med Kontrakten er baseret på optimal stuvning af standardiserede personbilsenheder jf. Kontraktens definition på "Personbilsenhed" og Kontraktens Bilag D til Operatørens tilbud (Bilag 5), side 8B.

Den praktiske maksimale kapacitet for HSC "Max" baseret på data om udsolgte afgang er 174 Personbilsenheder. Parterne er enige om, at Tillægskontrakt 10 tager udgangspunkt i denne praktiske maksimale kapacitet for HSC "Max".

Parterne er enige om, at de første 174 Personbilsenheder og 880 passagerer på HSC "Express 1" er omfattet af Kontraktens betingelser og krav. Den resterende kapacitet på HSC "Express 1" betragtes i forhold til Kontrakten som kapacitet i fri trafik og er derfor ikke omfattet af Kontraktens betingelser og krav, herunder gøres der særligt opmærksom på, at:

1. Omsætning fra billetterne solgt i fri trafik indgår ikke i opgørelsen efter pkt. 4.5 i Ydelsesspecifikationen om realiserede gennemsnitlige billetpriser.
2. Omsætning fra billetter solgt i fri trafik indgår ikke i opgørelsen efter pkt. 4.6 i Ydelsesspecifikationen om brændstofpristillæg og brændstofprisfradrag. Ligeledes vil olieforbruget, der har været i forbindelse med den fri trafik ikke indgå i de brændstofomkostninger, som skal medtages i beregningen af et evt. brændstofpristillæg eller -fradrag.

Adskillelsen af den fri trafik sker i praksis ved, at Molslinjen indfører en markering i salgssystemet, når samtlige billetter til køretøjer og gående, som kunne være overført med HSC "Max", er solgt. Herved bliver alle billetter til køretøjer og gående, som sælges herefter, markeret som værende solgt i fri trafik.

Det følger af pkt. 7.8.5 i Kontraktens bilag 2 ("Ydelsesspecifikationen"), at 2 % af såvel passagerkapaciteten som vogndækskapaciteten for køretøjer først må sættes til salg tidligst 24 timer inden afgangstidspunktet for den respektive afgang. Molslinjen vil således også forhåndsreservere 4 personbiler og 16 passagerpladser svarende til 2 % af HSC "Max" kapaciteten, som først sættes til salg tidligst 24 timer inden afgangstidspunktet for den respektive afgang. Disse billetter sættes til salg iht. Kontraktens vilkår og betingelser.

Det skal i Molslinjens generelle opfølgning iht. Kontrakten være specificeret, hvorledes Tillægskontrakt 10 er overholdt.

Transportministeriet kan til enhver tid kræve fyldestgørende dokumentation for alle beregninger, opgørelser m.v. ifm. ordningen således, at der sikres en fuld gennemsigtighed for separationen af de to former for trafik, der udføres med samme færges.

4. Økonomi

Tillægskontrakt 10 medfører ingen regulering af tilskuddet eller ekstra betaling fra Transportministeriet.

Molslinjens fulde kompensation for ekstraomkostningerne for indsættelsen af HSC "Express 1" i stedet for HSC "Max" udgøres af, at den ekstra kapacitet ikke er omfattet af Kontraktens betingelser og krav.

5. Tid

5.1 Ikrafttræden

Denne Tillægskontrakt 9 har virkning fra tidspunktet for tillægskontraktens underskrivelse.

5.2 Ophør

Medmindre andet aftales skriftligt, ophører Tillægskontrakt 10 samtidig med ophør af Kontrakten.

Såfremt en af Parterne ønsker at ophæve Tillægskontrakt 10 inden ophør af Kontrakten, skal dette ske med et varsel på mindst 90 dage dog således, at kontrakten tidligst ophører ved en måneds udgang.

6. Øvrige vilkår

Besejlingskontrakten gælder på i øvrigt uændrede vilkår.

Nærværende 10 oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Molslinjen og Transportministeriet.

7. Underskrifter

København, den

[År]

[Sted], den

[År]

For Transportministeriet:

For Molslinjen:

Flemming Schiller
Afdelingschef

Carsten Jensen
Bestyrelsesformand

Rasmus Shermer
Kontorchef

Kristian Durhuus
Administrerende direktør