

1	Hovedkontrakt
2	Appendiks a) definitioner
3	Bilag 1: Ydelsesspecifikation Samsø-Kalundborg
4	Appendiks 1.1: Maksimumtakster
5	Appendiks 1.2: Ø-kortordningen
6	Appendiks 1.3: Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Kalundborg Havn
7	Appendiks 1.4: Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Havnen ved Kolby Kås
8	Appendiks 1.5: Samsø Linien A/S, havneforhold
9	Bilag 2: Tilbudsliste
10	Bilag 3: Rederiets tilbud
11	Bilag 4: Spørgsmål og svar fra udbudsprocessen
12	Bilag 5: Rettelsesblade
	CD-rom med datamateriale

Hovedkontrakt

Besejling af færgeoverfarten
Samsø-Kalundborg

Maj 2007

Hovedkontrakt

mellem

Trafikstyrelsen for jernbane og færger

Adelgade 13

DK-1304 København K

(idet følgende benævnt Trafikstyrelsen)

og

Samsø Linien A/S

Sælvig Havn

8305 Samsø

CVR.nr.: 87730212

(i det følgende benævnt Rederiet)

om

drift af den samfundsbegrundede færgetrafik mellem Samsø og Kalundborg

Indhold

1	Indledende bestemmelser	5
1.1	Indledning	5
1.2	Appendiks	5
1.3	Kontrakten	5
1.4	Fortolkningsprincipper	6
1.5	Underleverandører og tredjemænd	6
2	Generelt	7
2.1	Rederiets ydelser	7
2.2	Arbejds klausul	7
2.3	Rejsekort	7
2.4	Rejseplan	7
2.5	Miljø	7
3	Tid	8
3.1	Forberedelsesperiode	8
3.2	Driftsstart	8
3.3	Udløb	8
3.4	Ophør – samarbejde med næste rederi	8
3.4.1	Indledning	8
3.4.2	Generelt	9
3.4.3	Drift	9
3.4.4	Refusion af billetter	9
4	Økonomi	10
4.1	Driftsansvar	10
4.2	Billetindtægterne	10
4.3	Tilskud fra Trafikstyrelsen	10
5	Option	12
5.1	Option vedrørende anløb af endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside	12
5.2	Option vedrørende forlængelse af aftaleperiode for besejling af overfarten Samsø-Kalundborg	13
6	Misligholdelsesbeføjelser	14
6.1	Mangler ved rederiets ydelser	14
6.1.1	Ophævelse	14
6.1.2	Afhjælpning	14
6.1.3	Udskydelse af driftsstart	15
6.1.4	Forholdsmæssig afslag	15
6.1.5	Erstatning	16
6.2	Force majeure	16
6.3	Mangler ved Trafikstyrelsens ydelser	16
6.3.1	Trafikstyrelsens misligholdelse af betalingsforpligtelser	16
6.3.2	Erstatning	16
7	Afsluttende bestemmelser	18
7.1	Overdragelse	18

7.2	Forsikring - ansvar for skade på 3. mand	18
7.3	Ændringer	18
7.4	Pligt til forhandling - lovvalg og voldgift	18
7.5	Kontrakteksemplarer	19
7.6	Underskrift og datering	19

1 Indledende bestemmelser

1.1 Indledning

Nærværende Kontrakt er indgået efter, at Trafikstyrelsen for jernbane og færger har udbudt besejling af overfarten Samsø-Kalundborg (delaftale 1) og overfarten Bøjden-Fynshav (delaftale 2).

Udbuddet er sket efter reglerne i bekendtgørelse nr. 1334 af 14. december 2005 om færgefart, jf. lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart.

Tjenesteydelsen er udbudt som udbud efter forhandling i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ("Forsyningsvirksomhedsdirektivet"), jf. bekendtgørelse nr. 936 af 16. september 2004 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester. Tjenesteydelsen er omfattet af Forsyningsdirektivets Bilag XVII B, jf. dog bekendtgørelse nr. 1334 af 14. december 2005 om færgefart.

Udbuddet er ligeledes sket i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i søtransport i medlemsstaterne (Cabotagesejlads).

1.2 Appendiks

En række begreber i Kontrakten er defineret i appendiks a).

1.3 Kontrakten

Kontrakten består af nærværende Hovedkontrakt, incl. appendiks a) med:

- Bilag 1, Ydelsesspecifikation, Samsø-Kalundborg
 - Appendiks 1.1: Maksimumtakster
 - Appendiks 1.2: Aftale om Ø-kort ordning for fastboende på Samsø
 - Appendiks 1.3: Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Kalundborg Havn
 - Appendiks 1.4: Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Havnen ved Kolby Kås
 - Appendiks 1.5: Samsø Linien A/S, havneforhold
- Bilag 2, Tilbudsliste
- Bilag 3, Rederiets tilbud, herunder
 - Sejlplan
 - Beskrivelse af tonnage
- Bilag 4, Spørgsmål – svar fra udbudsprocessen
- Bilag 5, Rettelsesblade

1.4 Fortolkningsprincipper

Ved udarbejdelsen af Kontrakten er der udfoldet store bestræbelser på at undgå modstrid mellem de enkelte bestemmelser, og Kontrakten skal forstås og fortolkes ud fra en formodning om, at der ikke er modstrid.

Såfremt der alligevel konstateres modstrid, gælder følgende fortolkningsprincipper:

- Hovedkontrakten, inkl. appendiks a, gælder forud for bilagene
- Bilag 1 med dertilhørende appendiks gælder forud for bilag 2
- Bilag 2 gælder forud for bilag 3
- Bilag 4 og 5 gælder forud for bilag 2 og 3

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

1.5 Underleverandører og tredjemænd

Rederiet kan ikke uden Trafikstyrelsens skriftlige godkendelse overlade Kontraktens opfyldelse vedrørende selve færgedriften til underleverandører.

Det forhold, at nærværende Kontrakt indeholder aftaler mellem Rederiet og tredjemænd, som Rederiet skal eller kan indgå eller overtage, medfører ikke, at Trafikstyrelsen på nogen måde er part i de pågældende aftaleforhold, og Trafikstyrelsen hæfter navnlig ikke for disse tredjemænds aftaleforpligtelser, medmindre andet udtrykkeligt er angivet.

Tilbudsgiver er ansvarlig overfor Trafikstyrelsen for alle underleverandører, som tilbudsgiver benytter sig af til opfyldelse af nærværende Kontrakt.

2 Generelt

2.1 Rederiets ydelser

Rederiets ydelser skal opfylde de krav og bestemmelser, der fremgår af nærværende Kontrakt med bilag.

Rederiet skal herudover opfylde det tilbudte løsningsforslag som anført i Rederiets tilbud, jf. bilag 3.

Rederiet indestår for, at Rederiet og alle Rederiets ydelser til enhver tid opfylder samtlige gældende krav, regler, myndighedsforskrifter mv., og for, at alle nødvendige tilladelser, godkendelser, certifikater mv. til stadighed er til stede, samt for, at alle nødvendige aftaler mv. er indgået.

2.2 Arbejdsklausul

Rederiet skal sikre, at de ansatte, som Rederiet og eventuelle underentreprenører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn- og ansættelsesforhold, der ikke er ugunstigere end de løn- og ansættelsesforhold, der er gældende på den egn, hvor arbejdet udføres.

Overholder Rederiet ikke denne forpligtelse, og medfører dette et berettiget krav fra de ansatte, kan Trafikstyrelsen tilbageholde tilskud til Rederiet med henblik på at tilgodese dette krav.

2.3 Rejsekort

Trafikstyrelsen kan pålægge Rederiet en strukturel ændring af takstsystemet, f.eks. i forbindelse med indførelse af elektronisk rejsekort. I dette tilfælde må regulering af tilskuddet forhandles mellem parterne.

2.4 Rejseplan

Rederiet skal levere data til Rejseplan A/S. Rejseplan A/S oplyser at det er gratis for færruter at blive optaget på Rejseplanen, men data skal leveres i et bestemt format og rettidigt.

Hvis forudsætningerne for deltagelse i Rejseplan A/S ændres væsentligt, kan Rederiet anmode Trafikstyrelsen om en forhandling om forhøjelse af tilskud. Trafikstyrelsen kan også beslutte at Rederiet i det tilfælde ikke skal levere data til Rejseplan A/S.

2.5 Miljø

Rederiet forpligter sig til at udføre driften på en miljømæssig hensynsfuld måde.

3 Tid

3.1 Forberedelsesperiode

Perioden fra nærværende kontrakts indgåelse og frem til driftsstart skal benyttes af Rederiet til at forberede sig, herunder indhente alle fornødne oplysninger og tilladelser til at drive færgefart. De aktiviteter mv. som Rederiet som minimum skal foretage i denne forberedelsesperiode, samt tidspunkterne herfor, fremgår af bilag 1 (Ydelsesspecifikation).

Uanset indholdet af bilag 1 (Ydelsesspecifikation) påhviler det Rederiet at forberede sig fuldt ud ved at foretage alle nødvendige aktiviteter mv., således at Rederiet i enhver henseende er klar ved driftsstart. Rederiet skal ved nærmere definerede tidspunkter i forberedelsesperioden til Trafikstyrelsen indrapportere fremdriften af forberedelserne, herunder opfyldelsen af de milepæle, aktiviteter og terminer, der fremgår af bilag 1 (Ydelsesspecifikation).

Det understreges, at Rederiet ikke modtager noget tilskud fra Trafikstyrelsen i forberedelsesperioden, jf. også pkt. 4.3.

3.2 Driftsstart

Rederiet skal udføre driften med alle afgangene fra den 1. oktober 2008 kl. 0.00, jf. dog pkt. 6.1.3.

3.3 Udløb

Kontrakten er uopsigelig indtil udløb.

Kontrakten udløber 5 år efter faktisk driftsstart, medmindre option på forlængelse af Kontrakten udnyttes, jf. pkt. 5.2.

Rederiet skal gennemføre de sejladsere, der skal afgå inden det angivne udløbstidspunkt.

Kontrakten udløber ved udgangen af september 2013, jf. dog pkt. 5.2.

3.4 Ophør – samarbejde med næste rederi

3.4.1 Indledning

Den samfundsbegrundede færgebetjening af overfarten Samsø-Kalundborg vil skulle udbydes på ny inden udløbet af denne Kontrakt. Hvis der herefter indgås kontrakt med et andet rederi (herefter benævnt næste rederi) end rederiet fra nærværende Kontrakt, skal der ske en overdragelse af driften til næste rederi.

3.4.2 Generelt

Rederiet er efter bedste evne forpligtet til at bistå det næste rederi i forbindelse med dennes behov og muligheder for at sikre en problemfri forberedelse af driftsstart.

3.4.3 Drift

Rederiet er efter bedste evne forpligtet til at støtte det næste rederi til nødvendig forberedelse af den efterfølgende driftsperiode, herunder aktivt og hjælpsomt at medvirke til de herunder beskrevne forhold:

- Rederiet skal bidrage til, at havnefaciliteter stilles til rådighed i forbindelse med prøvesejlads
- Det næste rederi skal i nødvendigt omfang have adgang til at besigtige og opmåle faciliteter (terminaler, færgeløjre mv.)
- Rederiet er forpligtet til at samarbejde med det næste rederi i forbindelse med udførelse af eventuelle havneombygninger
- Rederiet skal udførligt informere det næste rederi om alle samarbejdsaftaler med tredjepart, som har relevans for det næste rederis drift
- Rederiet skal stille informationer om vilkår for sejladsen, som er specifikke for de pågældende ruter, og som alene er i Rederiets besiddelse til rådighed for Trafikstyrelsens udarbejdelse af nyt udbudsmateriale.

3.4.4 Refusion af billetter

Hvis der efter denne kontraktperiodes ophør indgås kontrakt med et andet rederi, er Rederiet forpligtet til i en periode på 2 måneder fra Kontraktophør at refundere kunders udgifter til ikke anvendte billetter. Rederiet skal oplyse kunderne om denne mulighed i god tid inden kontraktophør.

4 Økonomi

4.1 Driftsansvar

Rederiet forpligter sig til for egen regning og risiko at besejle overfarten Samsø-Kalundborg med den tonnage som er angivet i bilag 3 (Rederiets tilbud) på de i nærværende Kontrakt med bilag angivne betingelser og vilkår mod betaling af det aftalte tilskud, jf. pkt. 4.3.

Rederiet påtager sig den fulde risiko vedrørende overfartens indtægter, herunder indtægtstab som følge af forsinkelser og manglende sejlads, samt den fulde risiko vedrørende overfartens udgifter, herunder betaling for benyttelse af færgelejer mv. samt erstatninger.

4.2 Billetindtægterne

Rederiet modtager billetindtægterne som fastlagt i bilag 1 (Ydelsesspecifikation), hvortil kommer evt. indtægter fra cafeteria mv. I bilag 1 (Ydelsesspecifikation) er endvidere beskrevet de rammer, inden for hvilke Rederiet er berettiget til at prisfastsætte billetterne.

4.3 Tilskud fra Trafikstyrelsen

Rederiet modtager ét tilskud fra Trafikstyrelsen for samtlige Rederiets ydelser. Tilskuddet fremgår af bilag 3, samt herunder.

De angivne tilskud er i danske kroner og indeholder alle ved Kontraktens indgåelse gældende skatter og afgifter, ekskl. moms.

Rederiet får ret til samtlige billetindtægter og skal afholde samtlige udgifter.

Tilskuddet for driften ændres, hvis optionen i pkt. 5.1, pkt. 5.2 eller pkt. 5.3 udnyttes.

Det månedlige tilskud ekskl. moms udgør:

666.666 dkk.

Tilskuddet udbetales bagud på sidste bankdag i hver måned i kontraktperioden, jf. dog pkt. 6.1.3. Første tilskud udbetales på sidste bankdag i måneden for faktisk driftsstart.

Hvis Trafikstyrelsen gør brug af option på forlængelse af kontraktperioden, gælder tilsvarende for den resterende kontraktperiode.

Tilskuddet er fast og skal således ikke være genstand for nogen regulering, ej heller ved uforudsete omkostninger for Rederiet, med mindre andet udtrykkeligt er angivet i nærværende kontrakt.

Hvis der ved lov pålægges Rederiet væsentlige nye skatter og afgifter vedrørende færgedriften, kan Rederiet anmode Trafikstyrelsen om en forhandling om forhøjelse af tilskuddet.

De månedlige tilskud pristalsreguleres på kalenderårsbasis, således at de tilskud, der udbetales i 2008 reguleres fra februar 2007-prisniveau til gennemsnitlige 2008-priser. Tilskuddene i de efterfølgende år i kontraktperioden reguleres på tilsvarende vis til det pågældende års gennemsnitlige prisniveau.

Pristalsreguleringen sker på grundlag af Finansministeriets ved kalenderårets begyndelse senest offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset, der pt. offentliggøres i "Økonomisk Redegørelse".

De udbetalte tilskud for et kalenderår efterreguleres efter kalenderårets afslutning på baggrund af Danmarks Statistiks opgørelse af det faktiske, gennemsnitlige nettoprisindeks for kalenderåret. Udviklingen i nettoprisindekset offentliggøres pt. på Danmarks Statistiks hjemmeside via nedenstående link.

http://www.dst.dk/Statistik/seneste/Indkomst/Priser/Nettoprisindeks_2000.aspx.

5 Option

5.1 Option vedrørende anløb af endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside

Samsø Kommune har meddelt Trafikstyrelsen, at Kommunen overvejer at etablere en færgehavn på Samsøs østside.

På tidspunktet for nærværende kontrakts indgåelse er bygningen af en ny havn på Samsøs østside endnu ikke påbegyndt. Havnen er ej heller planlagt, og det er end ikke besluttet, om havnen skal bygges.

Trafikstyrelsen kan til enhver tid meddele Rederiet, at Rederiet i stedet for at sejle mellem Kalundborg Havn og Havnen ved Kolby Kås skal sejle mellem Kalundborg Havn og en endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside. Rederiet skal have et varsel på minimum 3 måneder til den første i måneden. Hvis Trafikstyrelsen f.eks. den 15. september 2011 giver meddelelse om, at optionen om besejling af en havn på Samsøs østside udnyttes, kan Trafikstyrelsen tidligst kræve, at Rederiet sejler til denne havn første gang den 1. januar 2012.

Hvis Trafikstyrelsen udnytter optionen, ændres det i bilag 3 og pkt. 4.3 anførte faste månedlige tilskud til følgende (afhængig af, hvornår den nye havn besejles af rederiet):

- Det faste månedlige tilskud til driften, hvis en havn på Samsøs østside kan anløbes fra den 1. oktober 2010, jf., nærmere det relevante beløb i bilag 3.
- Det faste månedlige tilskud til driften, hvis en havn på Samsøs østside kan anløbes fra den 1. oktober 2011, jf., nærmere det relevante beløb i bilag 3.
- Det faste månedlige tilskud til driften, hvis en havn på Samsøs østside kan anløbes fra den 1. oktober 2012, jf., nærmere det relevante beløb i bilag 3.
- Det faste månedlige tilskud til driften, hvis en havn på Samsøs østside kan anløbes fra den 1. oktober 2013, jf., nærmere det relevante beløb i bilag 3.

Hvis Trafikstyrelsen f.eks. senest den 30. juni 2011 meddeler Rederiet, at Rederiet pr. 1. oktober 2011 skal sejle mellem Kalundborg Havn og en havn på Samsøs østside, udgør Rederiets månedlige driftstilskud for oktober måned og frem beløbet i bilag 3, underpost 1.3.2.

541.666 dkk.

Rederiet kan påregne, at færgeleje, opmarchsarealer, til- og frakørselsveje, lysregulering og belysning m.v. – hvis havnen bygges – vil være af samme kvalitet og have samme funktion som Havnen ved Kolby Kås, og at Rederiet med uændret tonnage kan benytte den nye havn. Eventuelle udgifter til simulatortræning af besætning, prøveanløb m.v. afholdes i det hele af Rederiet.

Rederiets udgift til havneafgift vil svare til udgiften til havneafgift i Havnen ved Kolby Kås.

De øvrige bestemmelser i nærværende aftale finder – medmindre andet særskilt er angivet – uændret anvendelse, selv om optionen udnyttes. Rederiet kan dog efter Trafikstyrelsens godkendelse ændre den i bilag 4 (Rederiets tilbud) angivne principsejlsplan, forudsat at kapacitet og overfartstid ikke forringes.

5.2 Option vedrørende forlængelse af aftaleperiode for besejling af overfarten Samsø-Kalundborg

Trafikstyrelsen kan forlænge kontraktperioden vedrørende besejlingen af overfarten Samsø-Kalundborg op til 12 måneder (f.eks. kan der være tale om at kontrakten forlænges med 3 måneder og 17 dage). Rederiet skal have et varsel på mindst 12 måneder til den første i måneden. Trafikstyrelsen skal således give meddelelse om forlængelse af kontrakten senest 1. september 2012. Tilskuddet for en forlængelse af aftaleperioden fremgår af bilag 2 (Tilbudsliste). Tilskuddet beregnes forholdsmæssigt, hvis forlængelsen ikke er en hel måned.

6 Misligholdelsesbeføjelser

6.1 Mangler ved rederiets ydelser

En mangel ved Rederiets ydelser foreligger, såfremt ydelserne ikke opfylder samtlige krav og beskrivelser i nærværende Kontrakt, eller såfremt ydelserne i øvrigt ikke er, som Trafikstyrelsen med føje kunne forvente på grundlag af indholdet af nærværende Kontrakt.

6.1.1 Ophævelse

Trafikstyrelsen kan med virkning for fremtidige ydelser hæve Kontrakten helt, såfremt der konstateres væsentlige mangler ved Rederiets ydelser, og såfremt manglerne ikke inden for rimelig tid er afhjulpet.

Som væsentlig misligholdelse anses bl.a.:

- at besejling ikke opretholdes i overensstemmelse med de af Trafikstyrelsen godkendte sejlplaner,
- at rederiets billetpriser overstiger de af Trafikstyrelsen godkendte priser,
- at de til enhver tid gældende regler for den pågældendes færges udrustning, bemanning, sikkerhedsforhold mv. ikke overholdes,
- at Søfartsstyrelsen eventuelle krav ikke efterleves.

Det påhviler Rederiet at give skriftlig meddelelse til Trafikstyrelsen, straks Rederiet måtte indse, at der vil forekomme eller er konstateret ikke uvæsentlige mangler.

Rederiets konkurs og betalingsstandsning

Ved Rederiets konkurs er Trafikstyrelsen berettiget til straks at hæve Kontrakten.

Hvis konkursboet efter konkurslovens regler har ret til at indtræde i denne Kontrakt, skal konkursboet efter forespørgsel herom fra Trafikstyrelsen inden for en frist på 5 kalenderdage give skriftlig meddelelse herom, og konkursboet skal samtidig stille betryggende sikkerhed for opfyldelse af Kontrakten.

Ovennævnte gælder tillige ved Rederiets betalingsstandsning, hvis der åbnes forhandling om tvangsakkord, eller Rederiets økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at Rederiet må antages at være ude af stand til at opfylde Kontrakten.

6.1.2 Afhjælpning

Det påhviler Rederiet uden anmodning fra Trafikstyrelsen og uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler i det omfang det er muligt.

Såfremt Rederiet ikke har afhjulpet en konstateret mangel senest 30 kalenderdage efter Trafikstyrelsens skriftlige påkrav herom, er Trafikstyrelsen berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på Rederiets regning.

6.1.3 Udskydelse af driftsstart

Såfremt Trafikstyrelsen på noget tidspunkt i forberedelsesperioden vurderer, at Rederiet ikke kan forventes at blive klar til at påbegynde den fulde drift til driftsstart, skal Trafikstyrelsen give Rederiet skriftlig og begrundet meddelelse herom.

Rederiet skal senest 14 kalenderdage efter modtagelsen skriftligt overfor Trafikstyrelsen redegøre for sit syn herpå bilagt dokumentation i videst muligt omfang.

Såfremt det herefter på dette grundlag med overvejende sandsynlighed må forventes, at Rederiet ikke vil være klar til at påbegynde den fulde drift til driftstart, er Trafikstyrelsen berettiget til at udskyde Rederiets driftsstart på alle eller på dele af de ydelser, hvor Rederiet med overvejende sandsynlighed ikke vil være klar. Trafikstyrelsen er berettiget til at udskyde Rederiets driftstart indtil det tidspunkt, hvor Rederiet med overvejende sandsynlighed vil kunne udføre den fulde drift uden betydelige mangler.

Såfremt der er uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Trafikstyrelsen er berettiget til at udskyde Rederiets driftsstart, er Rederiet forpligtet til at følge Trafikstyrelsens beslutning. Rederiet er således navnlig ikke berettiget til helt eller delvist at undlade at opfylde Kontrakten i øvrigt eller lægge hindringer i vejen for, at Trafikstyrelsen kan lade tredjemand udføre den udskudte drift.

Uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Trafikstyrelsen var berettiget til at udskyde operatørens driftsstart, afgøres i overensstemmelse med pkt. 7.4.

I det omfang det herved fastslås, at Trafikstyrelsen var berettiget til at beslutte at udskyde Rederiets driftsstart, skal Rederiets godtgøre samtlige Trafikstyrelsens omkostninger i forbindelse hermed, herunder Trafikstyrelsens rimelige meromkostninger ved at lade tredjemand udføre den udskudte drift.

Da Rederiet ikke modtager tilskud før faktisk driftsstart, jf. pkt. 4.3, betyder en udskydelse af driftsstart i medfør af ovennævnte bestemmelser, at Rederiet ikke modtager tilskud i udskydelsesperioden.

Udskydelse af driftstart betyder, at Kontraktens udløb udskydes tilsvarende, jf. også pkt. 3.3.

6.1.4 Forholdsmæssig afslag

Såfremt rederiet ikke opfylder kontrakten kan Trafikstyrelsen kræve et forholdsmæssigt afslag i Rederiets tilskud.

Aflysninger

I tilfælde af aflysninger af et døgn varighed nedsættes det månedlige tilskud med 1/30 for hvert døgn. Dette gælder dog ikke ulykker, herunder havari på færge, lejer, klapper og landgange eller force majeure, herunder strejker og overenskomststridige arbejdskonflikter, naturkatastrofer og ekstreme vejrforhold som is, strøm og vandstandsforhold.

Aflysning på 23 timer og 59 minutter indebærer ikke reduceret tilskud.

6.1.5 Erstatning

Rederiet er erstatningspligtig overfor Trafikstyrelsen efter dansk rets almindelige regler.

6.2 Force majeure

Rederiet skal ikke i henhold til nærværende Kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor Trafikstyrelsen for så vidt angår forhold, der ligger udenfor Rederiets kontrol, og som Rederiet 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 omfattes af 1. punktum, og som Rederiet ikke burde have undgået eller overvundet.

Force majeure kan højst gøres gældende med det antal dage, som force majeure situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Rederiet har givet meddelelse herom uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Trafikstyrelsen er berettiget til at hæve Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Rederiet er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

6.3 Mangler ved Trafikstyrelsens ydelser

6.3.1 Trafikstyrelsens misligholdelse af betalingsforpligtelser

Såfremt Trafikstyrelsen misligholder sine betalingsforpligtelser i henhold til Kontrakten, er Rederiet berettiget til rente i overensstemmelse med rentelovens regler.

Rederiet er endvidere berettiget til at ophæve Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Rederiet overfor Trafikstyrelsen skriftligt har afgivet påkrav om, dels at Trafikstyrelsen på nærmere specificeret måde har misligholdt sine betalingsforpligtelser, og dels at manglende betaling inden 30 kalenderdage vil medføre at Kontrakten ophæves såfremt Trafikstyrelsen ikke har opfyldt sine betalingsforpligtelser inden fristens udløb.

Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Trafikstyrelsens side, skal Rederiet straks reklamere herover.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser, jf. dog nedenfor om force majeure.

6.3.2 Erstatning

Trafikstyrelsen er erstatningspligtig overfor Rederiet efter dansk rets almindelige regler, jf. dog nedenfor om force majeure.

Force majeure

Trafikstyrelsen skal ikke i henhold til nærværende Kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor Rederiet for så vidt angår forhold, der ligger udenfor Trafiksty-

relsens kontrol, og som Trafikstyrelsen 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 omfattes af 1. punktum, og som Trafikstyrelsen ikke burde have undgået eller overvundet.

Force majeure kan højst gøres gældende med det antal dage, som force majeure situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Trafikstyrelsen har givet meddelelse herom uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Rederiet er berettiget til at hæve Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Trafikstyrelsen er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

7 Afsluttende bestemmelser

7.1 Overdragelse

Rederiet kan kun med Trafikstyrelsens forudgående skriftlige godkendelse overdrage retten til besejling i henhold til nærværende aftale til et andet rederi.

Trafikstyrelsen har ret til at overdrage rettigheder og forpligtelser efter denne aftale til en anden offentlig virksomhed eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige midler.

7.2 Forsikring - ansvar for skade på 3. mand

Rederiet har tegnet sædvanlig kasko- og P & I – forsikring for tonnagen og forpligter sig til at opretholde forsikringsdækningen. Dokumentation for forsikring fremlægges på anmodning fra Trafikstyrelsen eller havneejer.

Rederiet bærer selv risikoen for samtlige havarier m.v. og samtlige de hermed forbundne udgifter.

Rederiet er ansvarligt for skade på passagerer og/eller gods i henhold til sølovens regler.

Rederiet er ansvarligt for skade på havnefaciliteter i henhold til dansk rets alm. erstatningsregler.

7.3 Ændringer

Nærværende Kontrakt kan kun ændres ved skriftlig aftale herom mellem parterne.

Alle ændringer af Kontrakten skal udformes som opdateringer af Kontrakten, og der skal opretholdes fuld sporbarhed, f.eks. ved tillægsaftaler, ændringsmarkering, versionshistorik eller lignende.

7.4 Pligt til forhandling - lovvalg og voldgift

Såfremt der skulle opstå tvist mellem Trafikstyrelsen og Rederiet i anledning af nærværende Kontrakt, skal sådan tvist søges afgjort ved forhandling.

Hvis forhandlingen mislykkes, kan en part kræve tvisten bedømt ved voldgift i København under anvendelse af dansk ret.

Medmindre det mellem parterne er enighed om at lade voldgiftsretten bestå af blot ét medlem, skal voldgiftsretten bestå af 3 medlemmer, hvoraf parterne hver udpeger et. Disse to vælger i forening en tredje voldgiftsmand, der fungerer som voldgiftsrettens formand.

En part har pligt til at udpege sin voldgiftsmand inden 14 dage efter at have modtaget underretning om, at den anden part har indledt voldgift og udpeget en vold-

giftsmand. Ellers udpeges voldgiftsmanden af Præsidenten for Sø- og Handelsretten i København.

Såfremt der ikke opnås enighed om valg af formand, udpeges denne af Præsidenten for Sø- og Handelsretten i København.

Såfremt der ikke er flertal for et resultat, træffer formanden afgørelse.

I øvrigt finder voldgiftsloven anvendelse.

7.5 Kontrakteksemplarer

Nærværende Kontrakt oprettes i to enslydende eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Trafikstyrelsen og Rederiet.

7.6 Underskrift og datering

Den

Den

For Trafikstyrelsen:

For Rederiet:

Direktør Per Jacobsen

Bestyrelsesformand Peter Berndt

Driftschef Katrine Barslund

Direktør Valter Merrild-Hansen

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

Bilag 1. Ydelsesspecifikation Samsø-Kalundborg

Maj 2007

Indhold

1	Indledning	3
1.1	Indledning	3
1.2	Generelle krav	3
1.3	Rederiets organisation	3
1.4	Salgs- og forretningsbetingelser	3
2	Besejling	4
2.1	Sæsoner	4
2.2	Driftsomfang, driftsperioder, frekvens og overfartstid	4
2.3	Kapacitet	4
2.4	Tonnage	6
2.5	Service	7
3	Sejlpplaner	8
3.1	Generelt om sejlpplaner	8
3.2	Værftsophold	8
4	Takster	10
4.1	Generelt om takster	10
4.2	Olieprisklausul	10
4.2.1	Stigning i oliepriser	10
4.2.2	Fald i oliepriser	13
4.2.3	Ændring af indeks	14
4.3	Ø-kort ordning	14
5	Havne	15
5.1	Generelt om havne	15
6	Forberedelsesperioden	17
6.1	Generelt om forberedelsesperioden	17
6.2	Milepæle i forberedelsesperioden	17
7	Indberetninger	19
7.1	Generelt om indberetninger	19
8	Appendiks	20

1 Indledning

1.1 Indledning

I nærværende ydelsesspecifikation beskrives den minimumsydelse vedrørende besejlingen af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg (delaftale 1), som Rederiet skal levere i henhold til denne Kontrakt.

Besejlingen skal foregå mellem Kalundborg Havn og Havnen ved Kolby Kås, eller en endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside, hvis option herom udnyttes, jf. Hovedkontraktens pkt. 5.1.

Endvidere skal Rederiet udføre en række landbaserede aktiviteter, herunder varetagelse af billetsalg.

1.2 Generelle krav

Rederiet er forpligtet til at opfylde alle krav i ydelsesspecifikationen. Færgetrafikken skal være tilrettelagt og udføres på en sådan måde, at den er sikker, passagervenlig, tilgodeser erhvervslivets behov og har en høj regularitet og servicestandard.

Rederiet er forpligtet til løbende at holde sig orienteret i væsentlige informationskilder af betydning for besejlingen, herunder Meddelelser fra Søfartsstyrelsen.

Rederiet er forpligtet til løbende at holde sig orienteret om og efterleve internationale konventioner, EU-lovgivning og national lovgivning samt ændringer heri af relevans for udførelsen af kravene fastsat i denne Kontrakt.

1.3 Rederiets organisation

Rederiets organisation til varetagelse af besejlingen skal have en erfaren og kompetent ledelse.

Rederiet skal via sine medarbejdere udvise en service- og kundeorienteret adfærd.

Rederiet er forpligtet til at opretholde en bemanning, der opfylder alle uddannelses- og certificeringskrav og sikrer, at driften fra og med driftsstart kan foregå uforstyrret i hele driftsperioden uafhængigt af ferie, sygdom, efteruddannelse og eventuelle udskiftninger i medarbejderstaben.

1.4 Salgs- og forretningsbetingelser

Rederiet skal have salgs- og forretningsbetingelser, der fastsætter alle relevante transportvilkår, herunder betingelserne for gyldige betalingsmidler, refusion af billetter mv. Ændringer i salgs- og forretningsbetingelserne skal godkendes af Trafikstyrelsen.

2 Besejling

2.1 Sæsoner

Besejlingen foregår i forskellige sæsoner. Der er forskellige krav til driftsomfang, driftsperioder, frekvens og kapacitet i de forskellige sæsoner. Minimumskravene til driftsomfang, driftsperioder, frekvens og kapacitet i hver sæson er beskrevet i afsnit 2.2 og 2.3.

2.2 Driftsomfang, driftsperioder, frekvens og overfartstid

Rederiet er forpligtet til at opretholde besejling af overfarten i det i bilag 3 (Rederiets tilbud) angivne omfang.

Besejlingen skal foregå sådan at der dagligt gennemføres mindst to dobbeltture.

Desuden skal besejlingen overholde de nedenstående krav til besejlingstidspunkter:

- Der skal på alle dage være en tur med afgang fra Samsø senest kl. 8.00.
- Der skal på alle dage undtagen fredage være en tur med afgang fra Kalundborg mellem kl. 17.00 og 20.00.
- Der skal på alle fredage være en tur med afgang fra Kalundborg mellem kl. 19.00 og 22.00.
- Der skal på alle søndage være en tur med afgang fra Samsø tidligst kl. 20.00.
- Der skal på ture fra Samsø på hverdage med afgangstidspunkt inden kl. 12.00 kunne medbringes op til 6 lastvognstog eller sættevogne à 20 meters længde.
- Der skal på ture fra Kalundborg på hverdage med afgangstidspunkt efter kl. 12.00 kunne medbringes op til 6 lastvognstog eller sættevogne à 20 meters længde.

Den planlagte overfartstid må ikke overstige 110 minutter.

2.3 Kapacitet

Kapaciteten skal være tilstrækkelig til, at der kan overføres de i tabel 1-9 anførte mængder biler pr. driftsdøgn.

Tabel 1. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn - påske

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
2. påskedag	720 biler

Fredag før Palmesøndag, Palmesøndag, onsdag før Skærtorsdag, Påskedag	540 biler
Lørdag før Palmesøndag, mandag og tirsdag efter Palmesøndag, Skærtorsdag, Langfredag og lørdag før Påskedag	360 biler

Tabel 2. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn – Store Bededagsferie

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
Søndag efter Store Bededag	720 biler
Torsdag før Store Bededag, Store Bededag	540 biler
Lørdag efter Store Bededag	360 biler

Tabel 3. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn – dagene omkring Kristi Himmelfartsdag

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
Søndag efter Kristi Himmelfartsdag	720 biler
Onsdag før Kristi Himmelfartsdag, Kristi Himmelfartsdag	540 biler
Fredag og lørdag efter Kristi Himmelfartsdag	360 biler

Tabel 4. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn – pinse

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
2. pinsedag	720 biler
Fredag og lørdag før Pinedag samt Pinedag	540 biler

Tabel 5. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn – højsæson, juni

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
Søndage	720 biler
Alle øvrige dage	540 biler

Tabel 6. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn – højsæson, juli og august

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
Fredage og søndage samt lørdagen i den week-end hvor Samsø Festival afholdes	720 biler
Alle øvrige dage	540 biler

Tabel 7. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn - efterårsferie

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
Fredage og søndage	540 biler
Alle øvrige dage	360 biler

Tabel 8. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn - juleferie

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
23. december og 26. december	540 biler
Alle øvrige dage	360 biler

Tabel 9. Minimumskapacitet pr. driftsdøgn – alle dage ekskl. de dage der er omfattet af tabel 1-8

Dag	Minimumskapacitet pr. driftsdøgn
Alle dage	360 biler

2.4 Tonnage

Rederiet er forpligtet til at opretholde besejling af overfarten med den i bilag 3 (Rederiets tilbud) angivne tonnage.

Indsættelse af anden tonnage end den i bilag 3 (Rederiets tilbud) angivne tonnage kan kun ske efter Trafikstyrelsens godkendelse.

Rederiet er forpligtet til at holde tonnagen sødygtig og forsynet med alle påbudte eller nødvendige certifikater mv. herunder klassifikationscertifikater, samt til at opfylde de til enhver tid af Søfartsstyrelsen stillede krav med hensyn til tonnagens indretning, bemanning, drift mv. Tonnagen skal til enhver tid fremstå veldrevet og skal holdes i en stand, der svarer til standen på tidspunktet for afgivelse af endeligt tilbud.

Rederiet skal efterleve bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter, jf. Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 6 af 13. september 2006.

Rederiet er forpligtet til at bemane tonnagen i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning og øvrige krav fra myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen, ligesom Rederiet er ansvarlig for, at den til enhver tid påkrævede sikkerhedsbesætning er ombord.

Der skal på samtlige skibe i den af Rederiet anførte tonnage være passagerkapacitet, der gør det muligt at overføre samtlige passagerer i de køretøjer, der medbringes. Der skal desuden være plads til at medbringe op til 150 landgangspassagerer.

Tonnagen skal have en frihøjde på vogndækket på 4 meter. Der skal på alle ture kunne overføres køretøjer med en højde på op til 4,5 meter.

Trafikstyrelsen skal til enhver tid, også under forberedelsesperioden, uden varsel have adgang til færger, bygninger og andre fysiske lokaliteter med henblik på at konstatere, hvorvidt de aftalte ydelser leveres. Ved en sådan inspektion skal Trafikstyrelsen optræde hensynsfuldt og overholde oplyste sikkerheds- og ordensregler, og Rederiet skal yde Trafikstyrelsen fornøden assistance, herunder ved afgivelse af oplysninger.

2.5 Service

Rederiet er forpligtet til at yde en god, omhyggelig og samvittighedsfuld betjening af passagererne.

Rederiet er forpligtet til at udføre samtlige med driften forbundne landfunktioner, herunder billetudstedelse. Rederiet er forpligtet til at sikre ombord- og ilandkørsel af transporterede motorkøretøjer mv. samt ombord- og ilandstigning af passagerer.

Rederiet skal ved uregelmæssigheder i færgedriften anvise eventuel alternativ transport til passagerer, der befinder sig ved anløbsstederne eller ombord.

3 Sejlplaner

3.1 Generelt om sejlplaner

En beskrivelse af principperne for sejlplanerne for hvert år i kontraktperioden fremgår af bilag 3 (Rederiets tilbud). De endelige udkast til sejlplaner må ikke tilsidesætte disse principper.

Sejlplaner udarbejdes for et kalenderår ad gangen. Den første sejlplan gælder fra driftsstart til 31. december 2008. Den sidste sejlplan gælder fra 1. januar i det sidste år i kontraktperioden til og med den sidste dag i kontraktperioden.

Sejlplanerne skal som minimum opfylde de krav til frekvens, overfartstid og kapacitet, som er angivet i ydelsesspecifikationens pkt. 2.2 og 2.3 og i Rederiets tilbud, jf. bilag 3.

Rederiets udkast til sejlplan for et kalenderår i kontraktperioden skal senest den 1. oktober i året før dens ikrafttræden fremsendes til Trafikstyrelsens godkendelse. Dog gælder det for Rederiets udkast til sejlplan for perioden fra driftsstart til og med udgangen af december 2008 at dette skal fremsendes til Trafikstyrelsens godkendelse senest 3 måneder før driftsstart.

Rederiet skal koordinere sejlplanen med de trafikselskaber, som befordrer passagerer til og fra færgeafgangene.

Information om ændringer i de godkendte sejlplaner skal være tilgængelige på internettet og ved opslag på havnene samt som SMS-service.

Planlagte ændringer i de godkendte sejlplaner, f.eks. som følge af værftsoophold, skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen skal orienteres skriftligt om enhver anden ændring i de godkendte sejlplaner, f.eks. som følge af vejrlig.

3.2 Værftsoophold

Besejlingen skal opretholdes selv om tonnagen eller dele heraf er på planlagt værftsoophold.

Planlagte værftsoophold må kun finde sted i lavsæsonen og skal placeres, så de er til mindst mulig gene for trafikken.

Planlagte værftsoophold skal fastlægges sådan at de fremgår af sejlplanen ved godkendelsen i Trafikstyrelsen.

Ved uplanlagte værftsoophold som følge af havari eller lignende skal den forventede døgnefterspørgsel opfyldes. Såfremt dette indebærer indsættelse af anden tonnage, end den, der fremgår af Rederiets tilbud (bilag 3), skal denne anden tonnage indsættes senest 72 timer efter afgangstidspunktet for den første tur, som aflyses.

4 Takster

4.1 Generelt om takster

Rederiet udarbejder takster for et kalenderår ad gangen. Den første takstoversigt gælder fra driftsstart til 31. december 2009. Den sidste takstoversigt gælder fra 1. januar i det sidste år i kontraktperioden til og med den sidste dag i kontraktperioden.

Rederiet skal udbyde alle de billettyper der fremgår af appendiks 1.1. Rederiet må ikke udbyde andre billettyper, men der må gerne udbydes rabatbilletter eller andre billetter under hver enkelt billettype.

Priserne for hver enkelt billet må ikke overstige de maksimumpriser pr. billettype, der fremgår af appendiks 1.1. De i appendiks 1.1 angivne maksimumtakster er angivet i 2006 prisniveau. Maksimumtaksten for hver enkelt billettype prisreguleres årligt i henhold til den forventede udvikling i nettoprisindekset. Trafikstyrelsen fremsender maksimumtakster for et kalenderår i kontraktperioden senest den 1. september året før taksternes ikrafttræden. Dog gælder det for Trafikstyrelsens fremsendelse af maksimumtakster for perioden fra driftsstart til og med den 31. december 2009 at denne skal være udført senest 4 måneder før driftsstart.

Rederiets udkast til takster for et kalenderår i kontraktperioden skal senest den 1. oktober i året før deres ikrafttræden fremsendes til Trafikstyrelsens godkendelse. Dog gælder det for Rederiets udkast til takster for perioden fra driftsstart til og med udgangen af december 2009 at dette skal fremsendes til Trafikstyrelsens godkendelse senest 3 måneder inden driftsstart.

Færge-Tog

Rederiet skal indgå aftale med DSB om gennemgående billetudstedelse på DSB billetter. Rederiet afholder eventuelle omkostninger herved. Kopi af aftale mellem DSB og Samsø Linien A/S findes i appendiks 1.5.

4.2 Olieprisklausul

4.2.1 Stigning i oliepriser

Rederiet er berettiget til at tillægge de i medfør af pkt. 4.1 pristalsregulerede maksimumtakster et midlertidigt oliepristillæg, såfremt gennemsnittet af Danmarks Statistiks (www.statistikbanken.dk) prisindeks for indenlandsk vareforsyning (2000=100) efter varegruppe og tid – varegruppe 27 – "gasolie, i alt" de forgangne 12 måneder er mere end 5,0 % (denne procentsats stiger hvert år med 1 procentpoint, jf. sidste afsnit i pkt. 4.2.1) højere end indekset for februar 2007. Ændringen i indekset opgøres hvert år i september – første gang september 2008 - ved at beregne gennemsnittet af indekset for de forgangne 12 måneder. Både gennemsnittet og den procentvise ændring beregnes med 1 decimal.

Formålet med beregningen er at give Rederiet mulighed for at overvælte en del af de øgede udgifter til olie i et kalenderår på billetpriserne i det næste kalenderår,

således at Rederiet - via oliepristillægget - (efterfølgende) friholdes for den del af stigningen, der ligger ud over 5,0 %.

Eksempel A: Prisindekset "gasolie, i alt" er i februar 2007 150,1. I eksemplet skal indekset opgøres i september 2008. Indekset de 12 måneder i perioden september 2007 til august 2008 er henholdsvis 140,7, 148,9, 153,8, 154,9, 159,2, 160,0, 167,8, 170,7, 175,8, 178,4, 160,1 og 151,5 (tallene for de 12 måneder i perioden september 2007 til august 2008). Det giver et gennemsnit på 160,2, hvilket svarer til, at indekset de forgangne 12 måneder i gennemsnit er 6,7 % højere end indekset for februar 2007. I eksemplet har Rederiet derfor ret til - med virkning for 2009 - at tillægge taksterne et oliepristillæg, der beregnes ud fra det antal procentpoint ændringen overstiger 5 % procent, dvs. 1,7 %. Beregningen af oliepristillægget er beskrevet nedenfor.

Det antal procentpoint ændringen i indekset overstiger 5 % ganges med andelen (opgjort i procent) af Rederiets omkostninger til olie ekskl. moms på overfarten i forhold til Rederiets samlede omkostninger ekskl. moms på overfarten. Denne procentsats divideres med andelen (opgjort i procent) af Rederiets billetindtægter ekskl. moms på overfarten i forhold til Rederiets samlede indtægter ekskl. moms på overfarten. Den endelige procentsats, der udregnes ved dette regnestykke, betegnes i det følgende som "den beregnede procentsats", der opgøres med 1 decimal.

Omkostnings- og indtægtstallene fastsættes på baggrund af Rederiets seneste årsregnskab forud for udarbejdelse af beregningen i september måned (jf. også nedenfor). Indtil der foreligger et årsregnskab, som angår en 1-årig periode, hvor Rederiet har drevet overfarten fastsættes omkostnings- og indtægtstallene skønsmæssigt.

Eksempel B: Rederiets omkostninger til olie på overfarten udgør 25 % af de samlede omkostninger knyttet til overfarten. Rederiets indtægter fra billetter til overfarten udgør 55 % af de samlede indtægter fra overfarten. I ovennævnte eksempel vil beregningen se således ud: $\frac{1,7\% \cdot 25\%}{55\%} = 0,8\%$

Den beregnede procentsats (i eksempel B beregnet til 0,8 %) udgør den maksimale stigning i billetpriserne (udover den pristalsregulering, som finder sted i medfør af pkt. 4.1, hvorved bemærkes, at oliepristillægget ikke indgår i pristalsreguleringen i pkt. 4.1, dvs. at det pristalsregulerede tal i eksempel B kan tillægges 0,8 %).

Rederiet vælger om alle billettyper skal tillægges en stigning på op til den beregnede procentsats (i eksempel B beregnet til 0,8 %). Uanset om Rederiet vælger, at ikke alle billettyper skal stige, kan Rederiet ikke lade nogle billettyper stige mere end den beregnede procentsats.

Rederiet kan ydermere vælge at pålægge de forskellige billettyper en forskellig procentsats, således at nogle billettyper f.eks. pålægges den maksimale tilladte stigning, medens andre billettyper kun pålægges en mindre stigning.

Oliepristillægget har virkning pr. 1. januar det følgende år og året ud (i eksempel A og B 1. januar til 31. december 2009).

Rederiet kan ikke lægge oliepristillægget på billetter, der er købt inden oliepristillægget trådte i kraft. Det gælder også flerturskort. (I eksempel A og B kan billetter købt i 2008 ikke pålægges oliepristillægget for 2009.)

Rederiets oplæg til oliepristillæg, herunder den beregnede procentsats og den nærmere fordeling af oliepristillægget på de forskellige billettyper, skal godkendes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen kan kræve beregningen, herunder de bagvedliggende omkostnings- og indtægtstal, uddybet og begrundet af Rederiet, og Trafikstyrelsen kan endvidere kræve, at beregningen verificeres af en af Trafikstyrelsen udpeget statsautoriseret revisor. Hvis revisoren bekræfter, at beregningen er foretaget i overensstemmelse med nærværende bestemmelse, betaler Trafikstyrelsen revisorens honorar. I modsat fald betaler Rederiet revisorens honorar.

Med henblik på at give Trafikstyrelsen indsigt i Rederiets omkostninger og indtægter skal Rederiet hvert år i forbindelse med aflæggelse af årsregnskabet fremsende Trafikstyrelsen et regnskab, hvor følgende omkostninger og indtægter er opgjort i tilknytning til overfarten:

Indtægter

Trafik indtægter

- Passagerer
- Biler
- Busser
- Lastbiler
- Catering netto omsætning (omsætning – vareforbrug)
- Øvrige

Omkostninger

Skibe

- Charter
- Olie
- Vedligehold
- Personale skib
- Personale Catering
- Øvrige skibsrelaterede omkostninger

Havne

- Skibs og vare afgifter
- Personale

- Bygninger og vedligehold
- Øvrige havneomkostninger

Administration

- Personale
- Salg og markedsføring
- Lokale og IT omkostninger
- Øvrige administrations omkostninger

Afskrivninger og finansielle poster (bortset fra skibe)

Drift resultat

Alle tal er ekskl. moms.

Oliepristillægget er midlertidigt og falder bort det følgende år, med mindre prisniveauet i den forgangne 12 måneders periode berettiger til beregning af et nyt oliepristillæg.

I ovennævnte eksempel A skal gennemsnittet af prisindekset "gasolie, i alt" i perioden september 2008 til august 2009 således være mere end 6 % højere end indekset for februar 2007 for, at Rederiet kan kræve et oliepristillæg i 2010. For 2011 er procentsatsen 7 %. For 2012 er den 8 %. For 2013 er den 9 %. Og for 2014 er den 10 %. Størrelsen af oliepristillægget i 2010 (og på samme måde i de følgende år) beregnes på samme måde, som beskrevet ovenfor.

4.2.2 Fald i oliepriser

Trafikstyrelsen kan kræve, at de i medfør af pkt. 4.1 pristalsregulerede maksimumstakster fratrækkes et midlertidigt olieprisfradrag, såfremt gennemsnittet af Danmarks Statistiks (www.statistikbanken.dk) prisindeks for indenlandsk vareforsyning (2000=100) efter varegruppe og tid – varegruppe 27 – "gasolie, i alt" de forgangne 12 måneder er mere end 5,0 % (denne procentsats stiger hvert år med 1 procentpoint, jf. sidste afsnit i pkt. 4.2.1) lavere end indekset for februar 2007. Ændringen i indekset opgøres hvert år i september – første gang september 2008 - ved at beregne gennemsnittet af indekset for de forgangne 12 måneder.

Beregningen af olieprisfradraget sker på samme måde som beskrevet i pkt. 4.2.1.

Den beregnede procentsats udgør det maksimale fald i billetpriserne, hvorved bemærkes, at olieprisfradraget fratrækkes beregningen af pristalsreguleringen i pkt. 4.1.

Olieprisfradraget har virkning pr. 1. januar det følgende år og året ud. Trafikstyrelsen kan ikke kræve olieprisfradrag på billetter, der er købt inden olieprisfradraget trådte i kraft. Dette gælder også flerturskort.

4.2.3 Ændring af indeks

Såfremt Rederiet ikke finder, at det i pkt. 4.2.1 anførte indeks er relevant, kan Rederiet senest 1 måned efter Kontraktens underskrift skriftligt meddele Trafikstyrelsen, at Rederiet foreslår, at der skal anvendes et andet indeks (eller gennemsnittet af indekset i pkt. 4.2.1 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 Rederiet påregner at anvende 2 færges på overfarten med hver sin type brændstof, og at den ene type brændstof ikke er behørigt dækket af indekset i pkt. 4.2.1.

Det foreslåede indeks skal være troværdigt, i "arms length" fra Rederiet og offentligt tilgængeligt eller på anden måde verificerbar for Trafikstyrelsen, eventuelt i form af dokumentation fremsendt til Trafikstyrelsen af Rederiet. Indekset skal opgøres minimum én gang hver måned, og det skal være sandsynligt, at indekset eksisterer i hele kontraktperioden.

Trafikstyrelsen skal godkende Rederiets forslag om indeks. Trafikstyrelsen kan nægte sin godkendelse, hvis styrelsen vurderer, at indekset ikke overholder kravene i ovennævnte afsnit.

Hvis Trafikstyrelsen godkender Rederiets forslag, skal henvisningen til indeks i pkt. 4.2.1 og 4.2.2 forstås som det nye indeks/gennemsnittet af de 2 indeks.

4.3 Ø-kort ordning

Personer, der er fastboende på Samsø er berettiget til at benytte færgeruten i henhold til en særlig Ø-kortordning.

Ø-kortordningen går ud på at fastboende samsinge med gyldigt Ø-kort kun skal betale for transport til Sjælland og ikke for transport tilbage til Samsø.

Trafikstyrelsen godtgør Rederiet de mistede billetindtægter som følge af den ydede rabat.

Kontrakt fremgår af appendiks 1.2.

5 Havne

5.1 Generelt om havne

Trafikstyrelsen har fra havneejerne indhentet oplysninger om vilkårene for benyttelse af havnene og havnefaciliteter. Trafikstyrelsen påtager sig intet ansvar for oplysningernes rigtighed. Tilbudsgiver opfordres til at rekvirere eventuelle yderligere oplysninger fra havneejerne. Det rederi, som Trafikstyrelsen tildeler kontrakten, skal selv indgå de nødvendige aftaler med ejerne af havnene og havnefaciliteterne.

Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Kalundborg Havn fremgår af appendiks 1.3, samt af Kalundborg Havns hjemmeside:

<http://www.portofkalundborg.dk/default.asp?lang=da>

Tilbudsgiverne bør i den forbindelse være opmærksom på Kalundborg Havns nye masterplan for havneområdet. Trafikstyrelsen kræver, at færgerne anløber et leje, der er i gangafstand fra Kalundborg togstation. Det er ikke en forudsætning at færgelejet er nybygget.

Ifølge masterplanen er det anslået, at et nyt leje vil koste ca. 11 mio. Det er udspillet fra havnen, at denne udgift skal afholdes af Rederiet, jf. også app. 1.3, side 1, 3. afsnit. Trafikstyrelsen har imidlertid indledt drøftelser med Kalundborg Havn med henblik på at få havnen til at bære hele eller dele af denne udgift. Trafikstyrelsen vil - i rettelsesblade eller på lignende måde - holde tilbudsgiverne orienteret om forløbet og udfaldet af disse drøftelser.

Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Havnen ved Kolby Kås fremgår af appendiks 1.4.

Den nuværende reder på overfarten, Samsø Linien A/S, ejer forskellige bygninger og faciliteter mv. i de to havne. Der henvises i den forbindelse til appendiks 1.5.

Rederiet skal indgå aftale med havneejerne og ejere af bygninger og faciliteter mv. om benyttelse af bygninger, færgelejer, opmarcharealer, til- og frakørselsveje, lysregulering, belysning mv. Rederiet afholder eventuelle udgifter i forbindelse hermed.

Rederiet skal sikre, at der foretages eventuelle tilpasnings- og ombygningsarbejder (herunder tilpasning og ombygning af eksisterende færgelejer samt eventuel nyetablering af færgelejer) på Kalundborg Havn og Havnen ved Kolby Kås, efter forudgående aftale med de respektive havneejere.

Omkostningerne ved eventuelle ombygningsarbejder (herunder tilpasning og ombygning af eksisterende færgelejer samt nyetablering af færgelejer) på Kalundborg Havn og Havnen ved Kolby Kås er Trafikstyrelsen uvedkommende. Havneombygninger skal gennemføres på en sådan måde at det sikres, at driften kan påbegyndes den 1. oktober 2008.

Eventuelle ombygningsarbejder skal gennemføres på en sådan måde, at den nuværende operatør kan gennemføre driften frem til kontraktophør ved udgangen af september 2008.

Rederiet skal senest to måneder efter kontraktindgåelse forelægge en fyldestgørende, detaljeret plan for havneombygningerne jf. ydelsesspecifikationens pkt. 6.2.

6 Forberedelsesperioden

6.1 Generelt om forberedelsesperioden

Forberedelsesperioden løber fra kontraktunderskrivelsen til faktisk driftsstart. I denne periode er Rederiet forpligtet til at gennemføre en række aktiviteter mv. indenfor nærmere fastsatte tidsfrister.

6.2 Milepæle i forberedelsesperioden

Senest 2 uger efter kontraktindgåelsen skal Rederiet forelægge en overordnet tids- og aktivitetsplan for forberedelsesperioden. Den overordnede aktivitetsplan skal indeholde angivelse af alle større aktiviteter, herunder ny- eller ombygning af tonnager og havneombygninger og –tilpasninger, som efter Rederiets bedste skøn er nødvendige for at sikre en rettidig overtagelse af driften.

Senest 2 måneder efter kontraktindgåelsen skal Rederiet forelægge en detaljeret tids- og aktivitetsplan for forberedelsesperioden. Den detaljerede tids- og aktivitetsplan skal indeholde en tidsplan for de aktiviteter, der fremgår af den overordnede aktivitetsplan, samt plan for rekruttering og uddannelse af personale, etablering af bookingsystem mv.

Henholdsvis 6 måneder før driftsstart, 3 måneder før driftsstart og 1 måned før driftsstart skal Rederiet afgive skriftlig status til Trafikstyrelsen for de myndighedsgodkendelser der skal gennemføres som forudsætning for tonnagens rettidige indsættelse.

Senest 6 måneder før driftsstart skal dokumentation (i form af endelig kontrakt) for ret til at disponere over tonnagen forelægges for Trafikstyrelsen.

Senest 6 måneder før driftsstart skal forslag til ombygning af havnefaciliteter forelægges for Trafikstyrelsen. Forslaget skal vedlægges en erklæring fra havneejerne, at de indvilliger i, at de foreslåede ombygninger foretages.

Senest 3 måneder før driftsstart skal Rederiet fremsende et udkast til salgs- og forretningsbetingelser til Trafikstyrelsen. Salgs- og forretningsbetingelserne fastsætter alle relevante transportvilkår, herunder betingelser for gyldige betalingsmidler, refusion af billetter mv. De endelige salgs- og forretningsbetingelser skal være godkendt af Trafikstyrelsen inden driftsstart.

Senest 2 måneder før driftsstart skal Rederiet åbne for booking af billetter via internettet og telefon.

Senest 1 måned før driftsstart skal dokumentation for at der er truffet fornødne aftaler om rekruttering af alt nøglepersonale til sejlads (herunder hele sikkerhedsbesætningen) og landbaseret drift forelægges for Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen forbeholder sig ret til, til enhver tid i forberedelsesperioden, at udbede sig status for Rederiets forberedelser. Rederiet er forpligtet til, straks og ud-

tømmende, at besvare Trafikstyrelsens henvendelser om status for forberedelsesperioden.

7 Indberetninger

7.1 Generelt om indberetninger

Rederiet skal senest den 15. i hver måned fra driftsstart til kontraktens udløb til Trafikstyrelsen fremsende oversigter over trafiktal pr. gennemført tur i den forløbne måned. Indberetningen skal ikke foretages i den første måned efter driftsstart. Der skal foretages indberetning senest den 15. i den første måned efter kontraktudløb.

Trafiktal for følgende kategorier skal indberettes:

Samlet for den forløbne måned:

- Antal gennemførte enkeltture.
- Antal aflyste enkeltture samt dato, planlagt afgangstid og årsag for hver aflyst tur.
- Antal enkeltture hvor der er indsat erstatning for den planlagte tonnage samt dato og planlagt afgangstid for hver af disse ture.

For hver enkelt tur i den forløbne måned:

- Antal passagerer i alt
- Antal landgangspassagerer
- Antal personbiler
- Antal campingvogne
- Antal busser
- Antal cykler
- Antal motorcykler og knallerter
- Antal lastbiler uden anhænger
- Antal lastbiler med anhænger
- Antal sættevogne

8 Appendiks

Nærværende bilag 1 består ligledes af :

- Appendiks 1.1: Maksimumtakster
- Appendiks 1.2: Aftale om Ø-kort ordning for fastboende på Samsø
- Appendiks 1.3: Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Kalundborg Havn
- Appendiks 1.4: Beskrivelse af og vilkår for benyttelse af Havnen i Kolby Kås
- Appendiks 1.5: Samsø Liniens A/S, havneforhold

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

Appendiks 1.1 Samsø- Kalundborg

Maksimumtakster

Maj 2007

Indhold

1	Maksimumtakster	3
1.1	Generelt om takster	3
1.2	Maksimumtakster	3
1.2.1	Særlige produkter	4
1.2.2	Højdetillæg til taksterne	4
1.2.3	Moms	4

1 Maksimumtakster

1.1 Generelt om takster

Rederiet udarbejder takster for et kalenderår ad gangen. Den første takstoversigt gælder fra driftsstart til 31. december 2008. Den sidste takstoversigt gælder fra 1. januar i det sidste år i kontraktperioden til og med den sidste dag i kontraktperioden.

Rederiet skal udbyde alle de billettyper der fremgår af tabel 1. Rederiet må ikke udbyde andre billettyper, men der må gerne udbydes rabatbilletter eller andre billetter under hver enkelt billettype. Dog skal Rederiet udbyde og fastsætte maksimumtakster for de produkter nævnt under pkt. 1.2.1.

Rederiet kan ændre den nærmere definition af en billettype, men dog udelukkende sådan, at hver billet gøres billigere. Billettypen "Bil inkl. fører" kan f.eks. ændres til "Bil inkl. 5 personer". Ændring i kravene til billettype kan kun foretages efter Trafikstyrelsens godkendelse.

1.2 Maksimumtakster

Priserne for hver enkelt billet må ikke overstige de maksimumpriser pr. billettype, der fremgår af tabel 1. De i tabel 1 angivne maksimumtakster er angivet i 2006 prisniveau.

Tabel 1. Maksimumtakster for overfarten Samsø-Kalundborg angivet i 2006-prisniveau

Billettype	Pris (DKK) enkeltbillet
Voksen	90,00
Barn 4-11 år	45,00
Pensionist	45,00
Bil inkl. fører	258,00
Bil inkl. fører + campingvogn eller trailer	435,00
Motorcykel eller knallert inkl. 1 personer	125,00

Cykel ekskl. fører	25,00
Bus inkl. fører	508,00
Lastbil op til 10 meters længde, inkl. fører	704,00
Lastbil, sættevogn eller vogntog over 10 meters længde, inkl. fører	1.080,00
Lastbil, sættevogn eller vogntog over 20 meters længde, inkl. fører	3.528,00

Rederiet skal tilbyde mængderabat på følgende billettyper: Voksen, Barn 4-11 år, Pensionist, Bil inkl. fører. Prisen pr. rejse på en billet med mængderabat må ikke overstige 90 % af prisen for en tilsvarende enkeltbillet.

1.2.1 Særlige produkter

Rederiet skal selv fastsætte maksimumtakster for følgende produkter:

Førerløs bil, tom bus, trailere eller campingvogne der ikke er spændt på en bil, cykelanhænger, specialtransport, løstrailer, trailerhåndtering og pakker.

Den af Rederiet fastsatte maksimumtakst på de ovennævnte særlige produkter må ikke adskille sig væsentligt fra prisen for et sammenligneligt produkt på en tilsvarende overfart.

Maksimumtaksten for de ovennævnte særlige produkter skal godkendes af Trafikstyrelsen. Maksimumtaksten for de ovennævnte særlige produkter reguleres i henhold til bilag 1, pkt. 4.1.

1.2.2 Højdetillæg til taksterne

Såfremt taksterne tillægges et højdetillæg skal følgende oplysninger afgives:

1. Grænsen for, hvornår et køretøj er højt
2. Højdetillæggets størrelse

Det af Rederiet fastsatte højdetillæg må ikke adskille sig væsentligt fra højdetillægget på en tilsvarende overfart. Indførelse af højdetillæg skal godkendes af Trafikstyrelsen. Højdetillægget reguleres i henhold til bilag 1, pkt. 4.1.

1.2.3 Moms

Rederiet skal afregne moms med de relevante momsmyndigheder.

Til orientering kan oplyses, af SKATs Momsvejledning, pkt. G.1.1.1, indeholder følgende om færgebilletter:

”Salg af færgebilletter kan ske som kombinationsbilletter, dvs. billetter, der dækker transport af såvel bilen som medfølgende personer. Billetprisen er den samme uanset, om der er en eller flere personer i bilen. Da en kombinationsbillet dækker både en momspligtig ydelse (biltransporten) og en momsfri ydelse (personbefordring), skal rederierne opdele billetprisen på disse delydelser.”

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

Appendiks 1.2

Aftale om Ø-kortordning til fastboende på Samsø

Maj 2007

Indhold

1	Indledning	4
1.1	Parterne	4
1.2	Formål	4
1.3	Definition	4
1.4	Betingelse for udstedelse af ø-kort til fastboende samsinger	4
2	Ø-kortordning	5
2.1	Ø-kortordning, indhold	5
2.2	Personer og køretøjer, der er omfattet	5
2.2.1	Følgende personer og køretøjer er omfattet:	5
2.2.2	Særligt vedr. personbiler	5
3	Administration og finansiering	6
3.1	Samsø Kommune	6
3.2	Rederiet	6
3.3	Billetpriser	6
3.4	Finansiering	6
3.4.1	Trafikstyrelsen	6
3.4.2	Optælling	6
3.4.3	Revision	6
4	Afsluttende bestemmelser	7
4.1	Ikrafttræden	7
4.2	Opsigelse	7
4.3	Misligholdelse	7
4.4	Lovvalg og voldgift	7
4.5	Aftalens gyldighed	7

Kontrakt

mellem

Trafikstyrelsen for jernbane og færger

Adelgade 13

DK-1304 København K

(i det følgende benævnt Trafikstyrelsen)

og

Samsø Linien A/S

Sælvig Havn

8305 Samsø

CVR.nr.: 87730212

(i det følgende benævnt Rederiet)

om

Ø-kortordning til fastboende på Samsø

1 Indledning

1.1 Parterne

Nærværende aftale er indgået efter at Trafikstyrelsen for jernbane og færger (herefter Trafikstyrelsen) har indgået aftale med Samsø Linien A/S (herefter Rederiet).

1.2 Formål

Formålet med nærværende aftale er at fastsætte retningslinjer for og regulere administrationen af ø-kortordningen mellem Rederiet og Trafikstyrelsen, hvorefter Trafikstyrelsen godtgør Rederiet de mistede billetindtægter som følge af den ydede rabat til fastboende samsinger i overensstemmelse med ø-kortordningen.

1.3 Definition

Personer, der er fastboende på Samsø kan få udleveret et Ø-kort af Samsø Kommune.

Ø-kort til Fritidssamsinger er ikke omfattet af nærværende aftale.

1.4 Betingelse for udstedelse af ø-kort til fastboende samsinger

Samsø Kommune har oplyst, at alene fastboende samsinger, der har folkeregisteradresse på Samsø, kan opnå et ø-kort.

2 Ø-kortordning

2.1 Ø-kortordning, indhold

Personer, som er fastboende på Samsø, og som er i besiddelse af et gyldigt ø-kort, er berettiget til at benytte færgeoverfarten Kalundborg-Samsø ved transport fra og til Samsø, mod kun at betale for transport fra Samsø til Kalundborg og ikke for transport tilbage til Samsø.

2.2 Personer og køretøjer, der er omfattet

2.2.1 Følgende personer og køretøjer er omfattet:

1. Gående passagerer (voksne, børn og pensionister)
2. Personbiler inkl. fører.
3. Motorcykler inkl. fører
4. Knallerter inkl. fører
5. Cykler inkl. fører

2.2.2 Særligt vedr. personbiler

Personbiler er defineret som køretøjer på hvide plader samt personbiler på gule plader, som i registreringsattesten er anført til privatanvendelse og med angivelse af ejerens CPR-nummer.

Personbiler, der er ejet af fastboende på Samsø, og personbiler, som lejlighedsvis benyttes af fastboende på Samsø er omfattet af ovenstående gruppe 2. Personbiler.

3 Administration og finansiering

3.1 Samsø Kommune

Samsø Kommune udleverer ø-kort til fastboende på Samsø.

3.2 Rederiet

Rederiet udsteder billetter mod betaling til fastboende på Samsø for transporten fra Samsø til Kalundborg, medens de pågældende samsinger rejser fra Sjælland til Samsø uden billet men mod forevisning af gyldigt ø-kort

Rederiet er forpligtet til at inddrage ø-kort, som misbruges.

3.3 Billetpriiser

De til enhver tid gældende og af Trafikstyrelsen godkendte billetpriser for overfarten Kalundborg-Samsø skal være gældende for denne aftale.

3.4 Finansiering

3.4.1 Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen godtgør Rederiet de mistede billetindtægter ved ø-kortordningen.

3.4.2 Optælling

Rederiet foretager optælling af ø-kortbrugerne i hver enkelt af de kategorier, der er omfattet af nærværende ø-kortaftale, jf. pkt. 3.2. Ved udgangen af hvert kvartal i aftaleperioden, jf. Hovedkontraktens pkt. 3.2 og 3.3 indsendes opgørelserne til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen betaler til en af Rederiet anvist konto senest 30 dage efter opgørelsens modtagelse.

3.4.3 Revision

Optællingen af ø-kortbrugerne i hver enkelt af de kategorier, der er omfattet af ø-kortaftalen pkt. 3.2., underkastes en årlig, uafhængig revision, som foranstalles af Rederiet.

Revisonserklæringen skal fremsendes til Trafikstyrelsen.

Omkostningerne ved revisionen er Trafikstyrelsen uvedkommende.

4 Afsluttende bestemmelser

4.1 Ikrafttræden

Nærværende aftale træder i kraft og ophører, samtidig med udløbet af den udbudte kontrakt om besejling af Kalundborg-Samsø.

Forudsat udnyttelse af option vedr. forlængelse af kontraktperioden, forlænges nærværende aftale tilsvarende.

4.2 Opsigelse

Aftalen kan opsiges af Trafikstyrelsen med 6 måneders varsel pr. 30. marts, første gang 30. marts 2009.

4.3 Misligholdelse

I tilfælde af misligholdelse gælder dansk rets almindelige regler om ophævelse og ret til erstatning.

4.4 Lovvalg og voldgift

Der gælder det samme som i den udbudte kontrakt om besejling af Kalundborg-Samsø.

4.5 Aftalens gyldighed

Nærværende aftale oprettes i to enslydende eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Trafikstyrelsen og Rederiet.

Sted og dato:

For Trafikstyrelsen

For Rederiet

Direktør Per Jacobsen

Bestyrelsesformand Peter Berndt

Driftschef Katrine Barslund

Direktør Valter Merrild-Hansen

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

Bilag 2

Tilbudsliste

Maj 2007

Indhold

1	Hovedpost 1 Kalundborg-Samsø (delaftale 1)	3
1.1	Post 1.1 Kalundborg-Samsø drift i 5 år	3
1.2	Post 1.2 Kalundborg-Samsø drift i yderligere 1 år	3
1.3	Post 1.3 Kalundborg-Samsø drift til endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside	3
1.3.1	Underpost 1.3.1	3
1.3.2	Underpost 1.3.2	4
1.3.3	Underpost 1.3.3	4
1.3.4	Underpost 1.3.4	4

1 Hovedpost 1 Kalundborg-Samsø (delaftale 1)

1.1 Post 1.1 Kalundborg-Samsø drift i 5 år

Tilbudsgiver tilbyder at drive overfarten Kalundborg-Samsø (Kolby Kås havn) på de i kontrakten incl. bilag anførte betingelser indtil Kontraktens udløb 5 år efter driftsstart for et tilskud pr. måned på DKK ekskl. moms

Tilskud:

666.666

1.2 Post 1.2 Kalundborg-Samsø drift i yderligere 1 år

Tilbudsgiver tilbyder at drive overfarten Kalundborg-Samsø (Kolby Kås havn) på de i Kontrakten incl. bilag anførte betingelser i op til yderligere 1 år, jf. optionen i Hovedkontraktens pkt. 5.2, for et tilskud pr. måned på DKK ekskl. moms

Tilskud:

666.666

1.3 Post 1.3 Kalundborg-Samsø drift til endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside

Tilbudsgiver tilbyder at drive overfarten Kalundborg-Samsø, idet rederiet i stedet for at anløbe havnen i Kolby Kås anløber en endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside, jf. optionen i Hovedkontraktens pkt. 5.1, for følgende tilskud pr. måned i DKK ekskl. moms, jf. underpost 1.3.1-1.3.4

[Opdelingen på 4 underposter har til formål at give tilbudsgiver mulighed for at graduere sit tilbud om tilskud afhængig af, hvornår den nye havn kan tages i brug]

1.3.1 Underpost 1.3.1

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2010

Tilskud:

541.666

1.3.2 Underpost 1.3.2

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2011

Tilskud:

541.666

1.3.3 Underpost 1.3.3

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2012

Tilskud:

541.666

1.3.4 Underpost 1.3.4

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2013 (dvs. forudsat, at optionen i Hovedkontrakten 5.2 også udnyttes)

Tilskud:

541.666

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*

Bilag 3

Rederiets tilbud

Maj 2007



SAMSØ LINIEN A/S

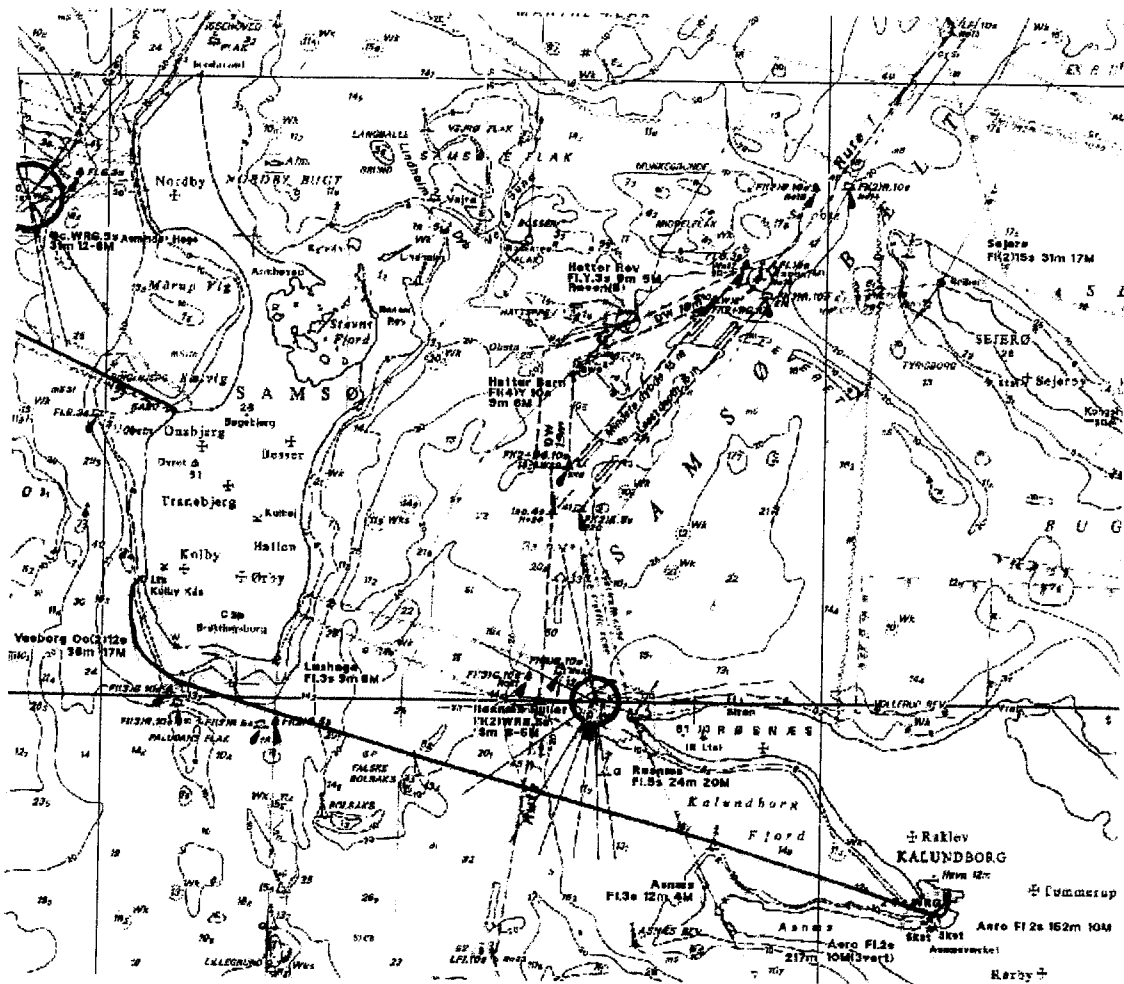
ENDELIGT TILBUD

på besejling af ruten

SAMSØ - KALUNDBORG

i henhold til

Udbudsbekendtgørelse 2006/S 167-179482



Gengivet med tilladelse fra : © Kort- og Matrikelstyrelsen (A-19-07)

an
MT

Udbudsbekendtgørelse 2006/S 167-179482

Bilag 4

Tilbud vedrørende drift af færgeruten

SAMSØ - KALUNDBORG

DELAFTALE 1

SAMSØ LINIEN A/S

my
MT

Rederiets tilbud

INDHOLD

1. Generelle oplysninger

1.1 Overordnede oplysninger om rederiet

1.2 Organisationsplan

2. Tilbudsgivers løsningsforslag

2.1 Generelt om løsningsforslagene

2.2 Trafik- og rutestruktur

2.3 Tonnage

- 2.3.1 Generalarrangement
- 2.3.2 Kapacitet vogndæk
- 2.3.3 Passagerkapacitet
- 2.3.4 Indregistrering m.m.
- 2.3.5 Manøvreegenskaber
- 2.3.6 Is- og stormsikkerhed
- 2.3.7 Isklasse
- 2.3.8 Støjniveau
- 2.3.9 Brændstof
- 2.3.10 Energiforbrug
- 2.3.11 Alder og værft
- 2.3.12 Cafeteriafaciliteter
- 2.3.13 Øvrige oplysninger om færgen
- 2.3.14 Terrorsikring

2.4 Erstatningstonnage

- 2.4.1 Generalarrangement
- 2.4.2 Kortfattet beskrivelse af M/F VESBORG

2.5 Overfartstid

- 2.5.1 Overfartstid Kolby Kås – Kalundborg
- 2.5.2 Overfartstid mellem en endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside og Kalundborg
- 2.5.3 Overfartstid Kolby Kås – Kalundborg med erstatningstonnage

am
TAT

2.6. Sejlplaner

- 2.6.1 Principsejlplan
- 2.6.2 Dokningssejlplan

2.7 Havne

- 2.7.1 Kolby Kås Havn
- 2.7.2 Kalundborg havn

2.8 Booking – kundebetjening

- 2.8.1 Servicekommunikation med kunderne
- 2.8.2 Kvalitetsstyringssystemer og kommunikation

2.9 Lastning/losning

- 2.9.1 Passagerer
- 2.9.2 Personbiler
- 2.9.3 Lastvogne m.m.
- 2.9.4 Specialtransporter og farligt gods

2.10 Takster og billetter

2.11 Salgs- og forretningsbetingelser

3. Information om skat, miljø og arbejdsmiljø

3.1 Beskyttelse af arbejdspladsen og medarbejdernes arbejdsforhold

4. Øvrige oplysninger

4.1 Trafikstyrelsens samtidige udbud af ruten Bøjden – Fynshav



Bilag

- Bilag A) Generalarrangement M/F KYHOLM
- Bilag B) Generalarrangement M/F VESBORG
- Bilag C) Principsejlsplaner
- Bilag D) Takster
- Bilag E) Fartplan for perioden 28.04.07 – 24.04.08
- Bilag F) (ledig)
- Bilag G) (ledig)
- Bilag H) CD-ROM med billeder fra og omkring færgen
- Bilag I) Sammenskrevet resumé fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen
- Bilag J) Plan over oplæg til indretning af nyt Samsø-færgeløje i Kalundborg med opmarchområde m.v.

an
111

1.1 Overordnede oplysninger om rederiet

Firmanavn: Samsø Linien A/S

Adresse: Sælvig Havn
8305 Samsø

Telefon: 87 92 17 00

Telefax: 87 92 17 10

E-mail: vmh@samsøelinien.dk

Web-adresse: www.samsøelinien.dk

CVR nr.: 87 73 02 12
Sammenskrevet resume fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen
vedlægges som bilag I.

Antal ansatte (omregnet til årsværk): ca. 95

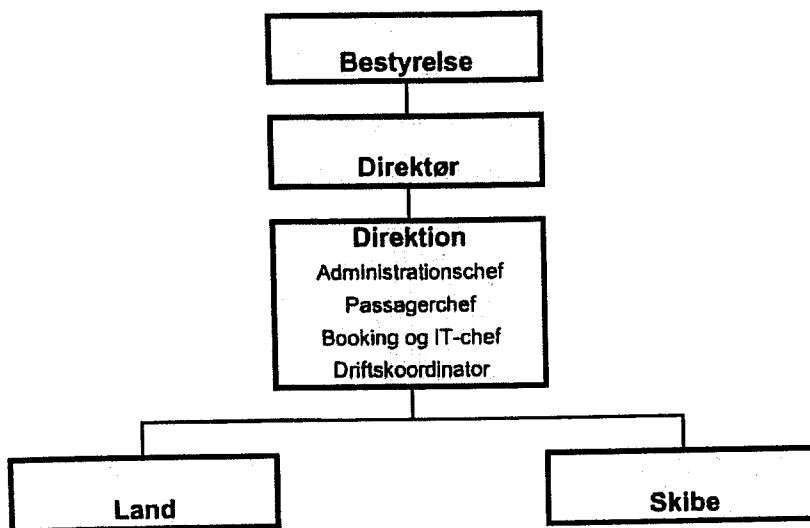
Organisationsforhold: Medlem af Bilfærgernes Rederiforening/DA

Forhandlingsberettiget person: Direktør Valter Merrild-Hansen

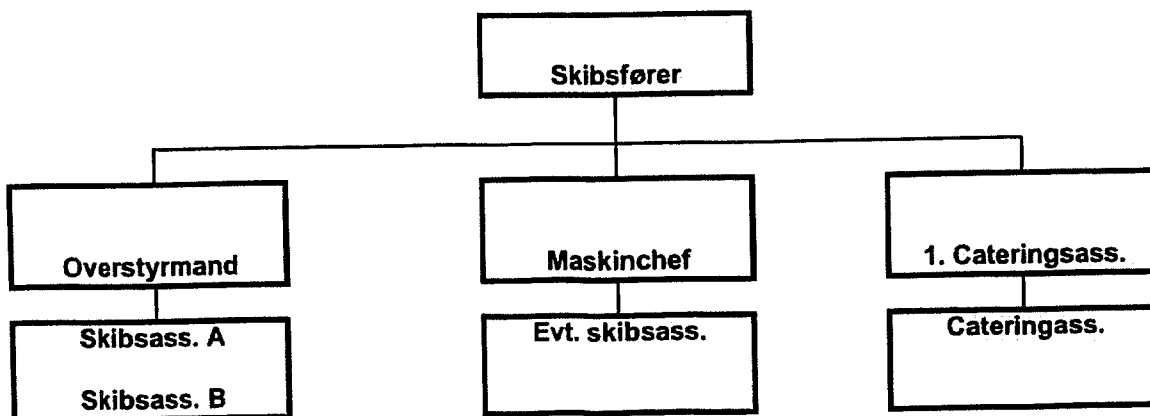


1.2 Organisationsplan

Rederiorganisation



Organisationsdiagram, skibe



ai
MH

DIREKTION OG DRIFTSLEDELSE

Samsø Liniens øverste, daglige ledelse varetages af direktøren sammen med afdelingsledere fra personale/økonomi, booking, samt catering/marketingafdeling. Denne persongruppe benævnes direktionen.

Faste medlemmer af direktionen er direktør Valter Merrild-Hansen (formand), administrationschef Kaia Bertelsen, booking- og IT-chef Knud Werner Petersen samt passagerchef Peter Malik. Driftskordinator Søren Sturm samt den designerede person Ole Kusk deltager, når der er behov.

Direktionen holder sædvanligvis møde en gang ugentligt. Dagsorden for møderne fastsættes af direktøren.

DRIFTLEDELSE

Foruden direktionen varetages selve driften af skibene af en driftsledelse. Driftsledelsen består af direktøren (driftsleder), tre koordinerende skibsførere, to koordinerende maskinchefer samt en driftskordinator. Driftsledelsen holder sædvanligvis møde ca. 8 gange om året.

OVERENSKOMSTFORHOLD

Der aflønnes efter indgåede danske overenskomster for alle medarbejdergrupper mellem Bilfærgernes Rederiforening og Samsø Linien A/S med:

Søfartens Ledere
Maskinmestrenes Forening
Sømændenes Forbund
Dansk Sørestaurationsforening
HK/Privat
3F Samsø

2.1 Generelt om løsningsforslagene

I udformningen af løsningsforslagene til ydelsesspecifikationen har rederiets bestræbt sig på at følge de anvisninger, der er anført i tilbudsgrundlagets pkt. 3.3.1 og pkt. 3.3.3. for så vidt angår indhold og omfang. Endvidere er tilbudet disponeret ud fra disse anvisninger, hvilket har medført en kronologi, der på visse punkter afviger fra kronologien i ydelsesspecifikationens indholdsfortegnelse. Tilbudet forholder sig imidlertid til samtlige emner i denne indholdsfortegnelse.

2.2 Trafik- og rutestruktur

Med nærværende tilbud vil rederiet bestræbe sig på at indfri såvel de generelle som de specifikke krav, der fremgår af Trafikstyrelsens udbudsbetingelser.

Rederiet vil besejle ruten med den nuværende tonnage og i store træk efter de principper, der gælder i dag. Rederiet vil drage omsorg for, at besejlingen udføres på en måde, som tilgodeser passagerernes og erhvervslivets behov, idet sejladsens sikre udførelse vejer tungest. Rederiet vil opretholde samme høje regularitet som hidtil.

2.3 Beskrivelse af tonnagen

Rederiet vil anvende motorfærgen KYHOLM som hovedfærgen i besejlingen af ruten Samsø – Kalundborg. Færgen blev i sin tid bygget ud fra en indgående analyse af rutens forhold, såvel hvad angår farvandets beskaffenhed som passagerernes behov på de ca. 2 timers ophold om bord. Færgen har efter rederiets vurdering gennem de seneste 8 år indfriet dette formål på tilfredsstillende vis.

2.3.1 Generalarrangement

Skibets generalarrangement findes vedlagt som bilag A.

2.3.2 Kapacitet vogndæk

Vognbanemeter:

Personbilbane	ca. 436 m
Personbilkapacitet	90 stk (minimum)
Lastbilbane (lanemeter)	ca. 171 m
Lastbilkapacitet	9 stk (vogntog á 18,75 m)
Gennemkørselshøjde	4,50 m

2.3.3 Passagerkapacitet

Vinter 1/10 – 30/4:	390
Sommer 1/5 – 30/9:	550

Beregning af opfyldelse af kapacitetskrav ved fuld belægning jfr. Ydelsesspecifikationen, pkt 2.4 (krav om kapacitet op til 150 landgangspassagerer):



Gennemsnitlig passagerbelægning personbiler sommer: Max 4 x 90	= 360 passagerer
Max passagerkapacitet, sommer	= 550 passagerer
Kapacitet landgang	= 190 passagerer

2.3.4 Indregistrering m.m.

Nationalitet	Danmark
Hjemsted	Kolby Kås
Kaldesignal	O Z P H
Klassenotation	Bureau Veritas, ✕ Passenger Ferry Coastal Waters ICE III
Længde o. a.	69,20 m
Bredde moulded	14,80 m
Dybgang, max	3,20 m
Bruttotonnage	3.380 BT
DWT, ca.	586 t
Deplacement, max	2.200 t
Servicefart, ca.	14,5 knob
Besætning	6 – 10 personer

2.3.5 Manøvreegenskaber

Manøvreemæssigt er færgen velegnet til de eksisterende havne. Manøvreegenskaberne sikres ved hjælp af 2 bovpropellere i forskibet samt i agterskibet 2 højeffektive flaprør bag drivskruerne. Dette muliggør meget præcise og pålidelige havnemanøvrer selv under stærk sideværts vindpåvirkning. Færgen behøver således ikke styrefart for manøvrering. Fremdrivningsmaskineriet yder 4000 HK, hvilket må anses for fuldt tilstrækkeligt, også i manøvreemæssig henseende.

2.3.6 Is- og stormsikkerhed

I tilfælde af lettere isvintre forventer rederiet at kunne opretholde sejladsen mellem Samsø og Kalundborg. Havnen i Kolby Kås er på grund af sin beliggenhed tæt på tværgående strøm og dybt vand ikke særlig tilbøjelig til at fryse til. Havnen i Kalundborg vil på grund af sin betydning for infrastrukturen forventeligt blive holdt åben ved isbryderhjælp langt hen i en eventuel isvinter.

På grund af, at den seneste isvinter i Danmark fandt sted så langt tilbage som i vinteren 95/96 har M/F KYHOLM i lighed med flertallet af færger i Danmark endnu ikke haft mulighed for at blive afprøvet i is, men rederiet forventer, at færgen vil klare sig relativt godt under issejlad. Denne forventning begrundes af rederiet med at M/F VESBORG (erstatningstonnagen) i 95/96 viste gode egenskaber til sejlads i is, selv om M/F VESBORG har mindre maskinkraft og tonnage, men dog samme breddeprofil som M/F KYHOLM.

Stormsikkerheden for M/F KYHOLM er afprøvet og har vist sig fuldt tilstrækkelig under krævende vindforhold. De førnævnte gode manøvreegenskaber giver mulighed for svajning inde i selve havnebassinet i Kolby Kås under særligt vanskelige betingelser. Dette element er medvirkende til den høje regularitet i skibets nu 8-årige levetid.

2.3.7 Isklasse

Skibet oppebærer Bureau Veritas-klassebetegnelsen ICE III.

2.3.8 Støjniveau

Færgens støjniveau er generelt lavt, såvel i passagerområderne om bord som i forhold til omgivelserne, blandt andet fordi brugen af medium-speed hovedmotorer indebærer et moderat støjniveau. Færgen er naturligvis underlagt Søfartsstyrelsens regler på området.

2.3.9 Brændstof

Færgen anvender p.t. svovlfattig dieselolie (såkaldt landbrugsdiesel, svovlindhold < 50 ppm) til hovedmotorer, hjælpemotorer og kedelfyring. Som konsekvens af at rederiet ønsker at vise miljøet behørigt hensyn, har det opgivet tanken om at reducere brændstofudgifterne gennem anvendelse af Heavy Fuel eller andre billigere og forurenende brændstofalternativer.

2.3.10 Energiforbrug

For at mindske fremdrivningsenergien og dermed øge farten blev færgens skrog i projekteringsfasen optimeret ved konstruktion af tre forskellige skalamodeller, som blev prøvesejlet i Skibsteknisk Laboratoriums prøvetank. Dette har resulteret i et skrog, som fremdrivningsmæssigt bevirker et lavt energiforbrug i forhold til den krævede overfartstid og fart på ruten. Energiforbruget kunne imidlertid reduceres yderligere ved eksempelvis en forlængelse af overfartstiden på 5 minutter. Det øvrige energiforbrug til hjælpemotorer og kedel er i sammenligning med fremdrivningsenergien marginalt og følger i et vist omfang passagerbelægning og årstidens behov til f. eks opvarmning eller til afkøling ved hjælp af aircondition-anlægget. Under sejlads genvindes i tillæg en del af varmen fra hovedmotorernes kølevand.

Det specifikke energiforbrug (opgivet som liter dieselolie per sømil) andrager med den tilbudte fartplan som gennemsnit ca. 35,5 ltr/sm. Kalundborg – Kolby Kås-rutens længde er ca. 22,3 sømil.

2.3.11 Alder og værft

Færgen, som er lidt over 8 år gammel, blev bygget ved Ørskov Christensens Staalskibsværft A/S i Frederikshavn og afleveret i december 1998.

2.3.12 Cafeteriafaciliteter

Færgen er indrettet med cafeteria (bistro) i forskibet på dæk 4. Salgsfaciliteterne blev ved en omfattende ombygning i efteråret 2006 ændret, således at der nu kan ekspederes gennem to kasselinier mod før en. Samtidig er madkonceptet ændret, så der medgår væsentligt mindre tid til hver ekspedition. I bistroen sælges såvel varm som kold mad samt drikke- og kioskvarer.

I agterskibet på dæk 4 findes en salon med komfortable siddeforhold. Under god passagerbelægning åbnes det til salonen hørende salgsområde bag en disk, hvor udvalget primært er kold mad og drikkevarer. Busselskaber serviceres fortrinsvist i denne salon.

Hall-området på dæk 4 er ikke et egentligt salgsområde. Her kan passagerer imidlertid nyde medbragt mad og drikke ved små borde. Der forefindes TV i den ene side, og der er her adgang til elevator i dette område.

På dæk 5 i forskibet findes en Panorama Lounge og et såkaldt multirum. Loungen benyttes ved passende passagerbelægning fortrinsvis til gæster, der ønsker rolige omgivelser. I loungen kan endvidere mindre busselskaber og konferencegrupper serviceres. Multirummet er en rolig, mindre

siddesalon, der er indrettet med borde, hvor passagererne kan nyde medbragt mad. Der er mulighed for at se TV, og der er også fra dette dæk adgang til elevator.

Rederiet valgte for et år siden at gøre alle indendørs områder i færgen røgfri for såvel passagerer som besætning.

På det underste af de to udendørs soldæk åbnes om sommeren en kiosk med salg af forskellige mad- og drikkevarer samt kioskvarer i øvrigt. På det øverste soldæk findes bl. a. dæks- og liggestole i et attraktivt udsigtsområde.

2.3.13 Øvrige oplysninger om færgen

Det er rederiets opfattelse, at den fremgang, som ruten gennem de seneste 8 år har oplevet på såvel passager- som godssiden, langt hen ad vejen er en følge af det potentiale, som opstod ved indsættelsen af M/F KYHOLM, som havde forbedret bilkapacitet, større passagerområder og højere fart. Færgen har i perioden vist sig meget egnet til såvel farvandet som lastens sammensætning.

Det skal også nævnes her, at færgen med sin mulighed for at anløbe Hov og Sælvig havne, har givet rederiet mulighed for at udnytte færgens "ledige" perioder (middagspause, om aftenen) til almindelige og særlige opgaver på Jyllandstrafikken. Dette har resulteret i supplementssejladser i højsæson, sejladser med specialtransporter samt ekstrasejladser under dokning af en af de to Jyllandsfærger. Denne fleksibilitet har først og fremmest været til gavn for Samsø, men har også forbedret rederiets rationalitet.

Som en del af rederiets tilbudsmateriale (Bilag H) indgår en cd-rom med en række fotos taget om bord og omkring færgen. Her vil man kunne få et overordnet indtryk af skibets indretning og funktionalitet på forskellig vis.

2.3.14 Terrorsikring

Ifølge EU-forordning og Søfartsstyrelsen tekniske forskrift falder færgen med det pågældende fartsområde ind under lovgivningen om terrorsikring af skibe. Rederiet vil allerede inden 1. juli 2007 (fristen for implementering af forskriften) foranledige en ISPS-certificering gennemført.

2.4 Erstatningstonnage

Rederiet vil under dokningsperioder og andre forhold, der nødvendiggør, at M/F KYHOLM tages ud af drift, erstatte denne med motorfærgen VESBORG.

2.4.1 Generalarrangement

Skibets generalarrangement findes vedlagt tilbudet som Bilag B.

2.4.2 Kortfattet beskrivelse af M/F VESBORG

Nationalitet	Danmark
Hjemsted	Sælvig
Kaldesignal	O X X L
Længde	53,90 m
Bredde	14,80 m
Dybgang, max	2,86 m.

Bruttotonnage	2.208 BT
DWT ca.	400 t
Deplacement ca.	1.500 t
Maskineri	2.400 HK
Topfart	12,6 knob
Lasteevne	72 personbiler eller 6 vogntog á 18,75 m
Passagerer	358 (vinter) – 440 (sommer)
Besætning:	6 – 10 personer

Skibet har cafeteria, agtersalon, hall og konferencerum og kan – om end i mindre omfang – i det store hele dække rutens behov udenfor højsæson, hvor dokeftersyn og andet større vedligehold af M/F KYHOLM planlægges.

Med hensyn til overfartstid på ruten henvises til pkt. 2.5.3.

For så vidt angår implementering af EU-forordningen og Søfartsstyrelsens tekniske forskrift om terrorsikring, har rederiet indhentet en forhåndsindikation hos Søfartsstyrelsen om, at M/F VESBORG vil kunne blive ISPS-certificeret til brug som erstatningsfærge på ruten Kolby Kås - Kalundborg.

2.5 Overfartstid

2.5.1 Overfartstid Kolby Kås – Kalundborg

Overfartstiden på ruten mellem Kolby Kås og Kalundborg (og omvendt) vil være 110 minutter.

2.5.2 Overfartstid mellem en endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside og Kalundborg

Overfartstiden mellem en endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside og Kalundborg med M/F KYHOLM indgår i rederiets beregninger af det samlede tilbud. Som beregningsgrundlag tager rederiet udgangspunkt i en havn anlagt i området syd for Ballen Havn. Rederiets vurderer efter en nøje analyse, at overfartstiden hertil vil blive knapt 90 minutter. I beregningsforudsætningerne til tilbudslisten (bilag 3, underpost 1.3) er den anvendte overfartstid 90 minutter.

2.5.3 Overfartstid Kolby Kås – Kalundborg med erstatningstonnage

Den af rederiet tilbudte erstatningsfærge, M/F VESBORG, vil få en lidt længere overfartstid end M/F KYHOLM på grund af mindre maskinkraft og lavere fartpotentiale. Overfartstiden under normale vejrforhold vil således kunne holdes på ca. 120 minutter. I de forløbne 8 år, hvor rederiet har betjent ruten, har M/F VESBORG håndteret opgaven som afløserfærge såvel i planlagte perioder som under forhold med pludseligt opstået behov for afløsersejlads. Færgeren har i begge situationer sædvanligvis kunnet nå de til fartplanen normalt knyttede tog- og busforbindelser.

2.6 Sejlplaner

2.6.1 Principsejlplan

Principsejlplanen for Kolby Kås - Kalundborg findes vedlagt i bilag C. Rederiet vil udforme de i kontraktperioden kommende fartplaner, så de er overensstemmende med kalenderårets forskydelige helligdage og i øvrigt i overensstemmelse med eventuelle samfundsmæssige justeringer af hovedferierne. Rederiets principsejlplan indeholder ~~1738~~ antal enkeltture pr. driftsår.

1802**

Rederiet vil på enkelte dage med spidsbelastninger i løbet af året indsætte M/F KYHOLM på supplerende afgang, når det kapacitetsmæssigt er nødvendigt. Denne strategi har rederiet fulgt, siden det startede som operatør på ruten i 1998. Herudover har rederiet med succes lejlighedsvist satset på mersejls uden en sikker viden om, at markedet rummede et udviklingspotentiale. Denne strategi vil rederiet opretholde. Som et eksempel på, at denne strategi realiseres vedlægges fartplanen gældende fra den 28. april 2007 som bilag E.

Situationer med spidsbelastninger i højsæson vil rederiet varetage gennem indsættelse af M/F VESBORG på supplerende afgang. Denne færge vil fremover sejle ud af Kolby Kås, og i det omfang der er behov herfor, vil den således kunne indsættes på ruten.

Endvidere findes principsejlplanen for Ballen Syd – Kalundborg vedlagt i bilag C. Denne sejlplan indeholder ~~1738~~ antal enkeltture pr. driftsår.

1802**

2.6.2 Dokningssejlplan

Sejls i tilfælde af dokning af M/F KYHOLM vil foregå i henhold til hovedsejlplanens tider med den bemærkning, at overfartstiden forlænges til ca. 120 minutter. Dokningsperiode fremgår af ~~princip~~sejlplanen.

2.7 Havne

2.7.1 Kolby Kås Havn

I tilfælde af tildeling af besejlingen vil rederiet have mulighed for at videreføre den gældende aftale med Aktieselskabet Havnen ved Kolby Kås, overvejende i sin nuværende form.

Rederiet har ingen umiddelbare planer om ændring af forholdene for anløb, opmarch, landgang og parkeringsfaciliteter.

Det kan oplyses, at der i færgelejet i efteråret 2006 er gennemført et større vedligeholdelsesarbejde på ledeværk, slidtømmer og fendre. Samtidig er anodesikringen udskiftet.

2.7.2 Kalundborg Havn

I tilfælde af tildeling af besejlingen vil rederiet benytte Kalundborg Havn ud fra de nye forudsætninger, som Trafikstyrelsen og Kalundborg Havn har indgået aftale om.

* slettet 24.04.07 uo

** rettet d. 24.4.07 AAJ

Implementeringen af Kalundborg Havns masterplan indebærer flytning af det nuværende færgeleje. Rederiet vil med de forudsætninger, der er kendte på nuværende tidspunkt, kunne opretholde besejling uden afbrydelser og i fuldt omfang under en flytnings- og overgangsperiode.

Vedlagt som bilag J findes en plan udarbejdet af rederiets rådgivende ingeniørfirma Niras A/S. Planen viser rederiets intentioner for udnyttelse af det område, havnen har udlagt til formålet.

2.8 Booking – kundebetjening

2.8.1 Servicekommunikation med kunderne

Generelt

Rederiet vil leve op til sit sædvanlige høje niveau indenfor kundeservice, enten ved selv at stå for denne service, eller ved at udlicitere denne til en kompetent underleverandør. Følgende ligger dog fast:

Booking

Rederiet tilbyder kunderne to forskellige muligheder for at kunne reservere en plads, enten telefonisk eller elektronisk. Ønsker kunden således telefonisk at forhøre sig om pladsmuligheder eller andre spørgsmål, bliver opkaldet besvaret af en bookingassistent. Udover den telefoniske service kan kunden altid reservere direkte via et online booking system.

Mødetider

Mødetiden for reserverede biler/lastbiler er 15 minutter før afgang

Rejseplan

Rederiet er tilsluttet og leverer data til Rejseplan A/S (www.rejseplanen.dk).

Information om aflysninger m.m.

Er færgen væsentligt forsinket eller aflyst, viderebringer rederiet information om dette på egen Internet-hjemmeside www.samsøelinien.dk og til Danmarks Radio (Regionalen i Næstved m. fl.), Tekst-TV samt til tog, busser, m. fl. Udover dette kan kunderne lade sig registrere med mobilnummer, hvilket gør det muligt for rederiet at få kontakt til forhåndsreserverede kunder enten via SMS eller ved direkte telefonisk kontakt.

Åbningstider kiosk/cafeteria

Der vil som hovedregel være åbent i kiosken/cafeteriet, når skibene sejler. Ved ekstrature eller natsejladss vil det kunne forekomme, at kiosken/cafeteriet er lukket. I sådanne situationer sørger rederiet uden beregning for kaffe og te til passagererne.

2.8.2 Kvalitetsstyringssystemer og kommunikation

Rederiets kvalitetsstyring foregår via sikkerhedsstyringssystemet ISM, samt via intern/ekstern kvalitetskontrol af fødevarer. Sikkerhedsstyringssystemet beskriver rederiets og skibenes organisationer samt fastlægger ansvarsområder og procedurer for varetagelse af skibenes drift, både under normale forhold og i nødsituationer. Procedurer og skibrutiner, som er beskrevet i sikkerhedsstyringssystemet, skal regelmæssigt gennemgås og om nødvendigt tilpasses for at forbedre den sikre skibsdrift og mindske risikoen for skader på mennesker og miljø. For at lette overskueligheden og gøre sikkerhedsstyringssystemet brugbart i den daglige drift indeholder systemet korte procedurer og skibrutiner og henviser i øvrigt til relevante love, bekendtgørelser og andre publikationer. Sikkerhedsstyringssystemet beskriver både operative og administrative forhold.

Kontrollen med fødevarer er et såvel internt som eksternt kontrolprogram, der identificerer de steder i rederiets håndtering af fødevarer, hvor der kan opstå risiko for sundhedsfare, samt sikrer, at de nødvendige forebyggende foranstaltninger tages, så en sådan risiko ikke opstår.

Såvel sikkerhedsstyringssystemet som fødevarer kvalitetskontrollen er systemer, der er godkendt og kontrolleret af de relevante myndigheder.

2.9 Lastning og losning

En af grundforudsætningerne for tilrettelæggelse af sejlplanerne er afsætning af et passende og tilstrækkeligt tidsrum for havneophold, således at håndteringen af lasten kan finde sted under hensyn til sikkerhed og service samt uden nævneværdig risiko for forsinkelser.

Under fortløbende drift beregner rederiet som udgangspunkt havnetiden (dvs. et ophold i havn mellem ankomst og afgang) til 25 minutter under de nugældende forhold. Denne havnetid er minimeret under hensyntagen dels til, at færgerne i bestemte perioder skal kunne nå flest mulige afgange, dels til optimering af driftstid og økonomi.

2.9.1 Passagerer

Gående passagerer til færgerne har adgang via personlandgangen til salondækket på dæk 4, hvor passagererne billetteres om bord umiddelbart indenfor indgangen. Passagerer, som kommer via bil, bus eller med andre kørende transportmidler får fra bildækkene adgang via en af de fire passageropgange eller via elevator. Handicappede eller gangbesværede passagerer får primært adgang til færgerne via bildækket. Hvis det er ønskeligt, placeres biler med handicappede eller gangbesværede i videst muligt omfang på bildækket ud for eller i nærheden af elevatoren. Elevatoren har fra bildækket forbindelse til dæk 4 og 5, hvor sidstnævnte dæk endvidere giver kørestolsbrugere adgang til soldækket.

2.9.2 Personbiler

Håndteringen af personbiler, herunder behovet for brug af færgens hængedæk, følger af lastens generelle sammensætning. I almindelighed lastes de reserverede personbiler i den rækkefølge, de ankommer, dog under hensyntagen til deres højde og til håndteringen af øvrige produkter, således at rettidig afgang får høj prioritet.



2.9.3 Lastvogne m.m.

Den nødvendige havnetid er blandt andet afhængig af, hvor mange vogntog / sættevogne der er til ekspedition, herunder i særlig grad håndteringsmetoden for denne proces. I den eksisterende kontrakt tilbyder rederiet vognmandskunderne en vederlagsfri ombord- og ilandkørsel af alle store enheder som f. eks. vogntog, hvilket er muligt, fordi rederiet har forsynet de fleste medarbejdere i driftsbesætningen med kørekort til lastvogn med anhænger. Denne service har været tilbudt under forudsætning af, at det i den aktuelle situation er foreneligt med varetagelse af skibets sikkerhed i forhold til f. eks. vejr-situationen eller andre situationer som f. eks. særlige lasteforhold. Større vognmandskunder har til gengæld kunnet udnytte denne service fuldt ud ved at anskaffe et antal trækmaskiner til omkobling fra de egentlige landevejstrækkere. Under denne proces spænder vognmændenes medarbejdere disse trækmaskiner for sættevognene, som derefter er klar til ombordkørsel før eller i løbet af havneopholdet. Lastvognschaufførerne kan ved en sådan løsning undgå megen spildtid såvel i havnene som om bord.

Rederiet og vognmændene har ikke hidtil satset på et traditionelt løstrailerkoncept, hvor løse sættevogne køres til og fra borde med trækmaskiner og afsættes på eller afhentes fra trailerbukke. Processen, der bl. a. også indebærer lovbealet surring (og surringsfrigørelse) om bord af sættevognene, er både tids- og personalemæssigt ressourcekrævende. Hertil kommer, at normalt sideløbende funktioner (f. eks. lastning af personbiler) ikke kan afvikles glidende under forløbet. Generelt er dette system udviklet til egentlige ro/ro-færger, hvor infrastrukturen i form af mandskab, materiel og havnetid tilsiger et sådant koncept.

I nærværende udbud kræves under ydelsesspecifikationens pkt. 1.2.1, at rederiet angiver takster for blandt andet transport af løstrailere og for løstrailerhåndtering. Da imødekomme af dette krav må antages at indgå i de øvrige rederiers tilbud, har rederiet af ligestillingsmæssige årsager ved dette udbud vurderet, at det er nødvendigt at fravige sin hidtidige praksis om vederlagsfri håndtering af lastbiler og sættevogne. I den forbindelse fortolker rederiet begrebet løstrailerhåndtering udelukkende som kørsel med trækmaskine samt trailer til og fra borde, men ikke yderligere håndtering så som på- og frakobling af trailere. Noget sådant vil ligge udenfor de normale rammer for ø-færgetrafik. Prisen for overførsel forudsætter desuden, at vognmanden afleverer traileren om bord, samt at den afhentes om bord.

2.9.4 Specialtransporter og farligt gods

Specialtransporter af særlige dimensioner eller af stor vægt søges i muligt omfang ekspederet i den almindelige fartplan. Transporterne kan dog være så plads- eller tidkrævende, at det kan være nødvendigt at indsætte en særlig afgang for ekspeditionen, hvilket rederiet enkelte gange har gjort og fortsat agter at gøre. Færgen kan laste meget tunge emner, f. eks. blokvogne med kraner og kontravægte med en samlet vægt på op til ca. 500 tons pr. afsendelse.

Færgen er konstruktionsmæssigt indrettet og godkendt til transport af farligt gods, herunder lastvognstransporter med farligt gods. Sådant last kan efter rederiets praksis normalt kun medtages efter forudgående anmeldelse. Alt involveret personel er uddannet til sådanne transportere.

2.10 Takster og billetter

For så vidt angår takster, er der taget udgangspunkt i de i udbudsmaterialet angivne maksimumpriser pr. billettype, og der henvises til bilag D, takstblad for Samsø – Kalundborg. De angivne priser er 2006 prisniveau. De særlige produkter, hvor rederiet selv har fastsat maksimumtakster, fremgår ligeledes af bilag D.

Til brug sammen med takstbladet foreligger nedenstående uddybninger.

- Auto:** En auto er en personbil eller varebil, der har en totalvægt på højst 3.500 kg, og som højst har sæder til max. 9 personer. Automobilens længde inklusivt gods må ikke overstige 6 meter.
- Højdetillæg:** Hvis en auto eller gods på denne er over 2,40 m høj tillægges et højdetillæg.
- Auto ekskl. fører:** Auto uden fører, hvor der udover normalprisen opkræves et håndteringstillæg.
- Bus:** Køretøj med tilladelse til transport af mere end 9 personer.
- Lastbil op til 10m:** Køretøj der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg, og som maksimalt med gods er 10 meter lang.
- Lastbil fra 10 til 20 m:** Køretøj der har en tilladt totalvægt over 3.500 kg, og som maksimalt med gods er 20 meter lang.
- Specialtransport:** Køretøj som med gods enten er længere end 20 m eller bredere end 3 m.
- Løstrailer:** Lastvognstrailer med maksimal længde på 14 m som ikke selvstændigt kan køre. Prisen for overførsel dækker også surring af traileren samt levering af bukke. Kørsel til og fra borde samt til- og frakobling af havnetrækkere er ikke inklusiv (se i øvrigt 2.9.3.i tilbuddet).
- Håndteringstillæg:** Håndteringstillæg opkræves i forbindelse med kørsel af førerløse biler og lastbiler om bord og fra borde, men dækker ikke til og frakobling af havnetrækker eller trailere/campingvogne. Tillægget betales for hver overførsel.
- Landbrugsredskaber:** Landbrugsredskaber prissættes efter, hvor meget plads de reelt optager, f.eks. kan en plov fylde som 3 personbiler, medens en mejetærsker fylder som to lastbiler op til 10 m.

2.11 Salgs- og forretningsbetingelser

Billetsalg:

Billetter kan købes kontant, med Dankort og med de mest udbredte kreditkort.

Rederiet modtager valuta i danske kroner, euro og svenske kroner. Fremmed valuta modtages kun i sedler.

Billetter er gyldige i henhold til billettens påtrykte data.

Refusion af ikke brugte billetter kan ske indtil 2 måneder efter købet med fradrag af 10 % i gebyr. Refusioner kan kun ske ved henvendelse til administrationen.

Rederiet overvejer i kontraktperioden, efter forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen, at smidiggøre billetteringsproceduren således, at billetter for eksempel ikke skal stemples.

Ø-kort:

Aftale om Ø-kort til fastboende samsinger indgås i henhold til udbudsmaterialets udkast til kontrakt ad appendiks 1.2.

Kontokøb:

For erhvervskunder er det muligt efter positiv kreditvurdering at opnå aftale om kreditkøbskonto. Der faktureres løbende med betalingsbetingelser svarende til netto plus 20 dage.

Køb af online billetter:

Rederiet planlægger at tilbyde private kunder køb af billetter online i forbindelse med online booking. Betingelser for køb, levering og refundering af billetter købt online anføres i forbindelse med adgangen til købet.



3. Information om skat, miljø og arbejdsmiljø

3.1 Beskyttelse af arbejdspladsen og medarbejdernes forhold

Undertegnede tilbudsgiver bekræfter herved, at der ved udarbejdelsen af nærværende tilbud er taget hensyn til de forpligtelser, der gælder i henhold til bestemmelserne om beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres.

Dato: 24.4.07.



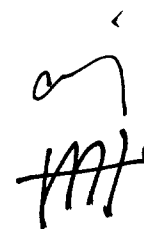
V. Merrild-Hansen

Direktør

Note:

Medarbejdernes arbejdsforhold om bord er underlagt Søfartsstyrelsens regelsæt, hvortil rederiet henholder sig. Udover at Søfartsstyrelsen som myndighed regulerer arbejdsforholdene, medvirker flere andre instanser som vejledere og rådgivere på området. Således benytter rederiet i vid udstrækning anbefalinger fra Søfartens Arbejdsmiljøråd, og i visse sager indtager Arbejdstilsynet en rådgivende rolle i forhold til Søfartsstyrelsen.

Såvel om bord som i land findes den lovkrævede sikkerhedsorganisation og endvidere rederiets samarbejdsudvalg. Begge instanser afholder jævnlige møder, hvor blandt andet behov eller mangler på ovennævnte område afdækkes og behandles.



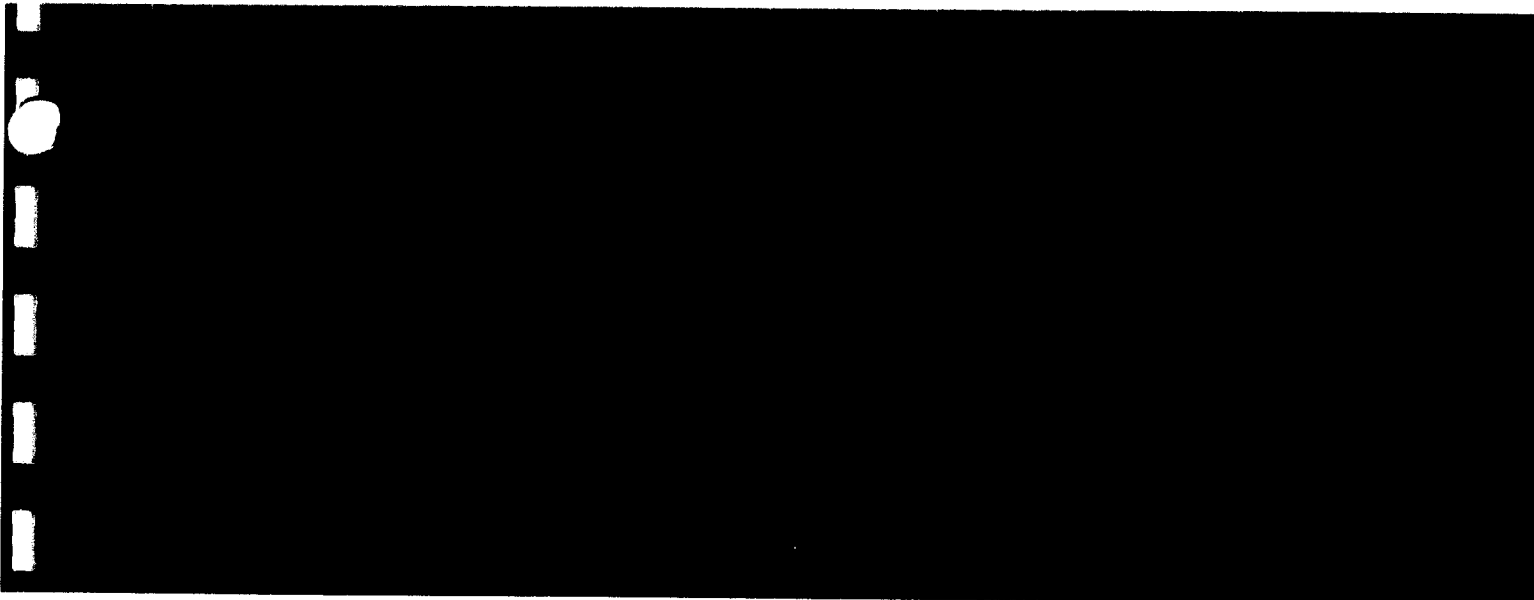
4.1 Trafikstyrelsens samtidige udbud af ruten Bøjden – Fynshav

I Trafikstyrelsens tilbudsgrundlag pkt. 1.4 omtaler Trafikstyrelsen for så vidt angår færgeoverfarten Bøjden – Fynshav ønsket om at forbedre kapaciteten på overfarten. I pkt. 4.3.3 omtales endvidere beslutningen om at søge kapaciteten, som er angivet i bilag 2, pkt. 2.3, opfyldt ud fra et økonomisk råderum, hvis størrelse Trafikstyrelsen senere har oplyst i svaret på spørgsmål 10 vedrørende udbudsbetingelserne.

Rederiet har noteret sig intentionerne bag udbudsbetingelserne for ruten og har samtidig set mulighederne for at udvikle ruten ved en gennemgribende innovation – først og fremmest af tonnage – indenfor det oplyste økonomiske råderum.

Derfor har rederiet i tilslutning til nærværende tilbud på Samsø – Kalundborg besluttet at afgive et samtidigt bud på ruten Bøjden – Fynshav.





Bilag 3

Tilbudsliste

December 2006

ay
MT

1 Hovedpost 1 Kalundborg-Samsø (delaftale 1)

1.1 Post 1.1 Kalundborg-Samsø drift i 5 år

Tilbudsgiver tilbyder at drive overfarten Kalundborg-Samsø (Kolby Kås havn) på de i kontrakten incl. bilag anførte betingelser indtil Kontraktens udløb 5 år efter driftsstart for et tilskud pr. måned på DKK ekskl. moms

Tilskud:

666.666.-

1.2 Post 1.2 Kalundborg-Samsø drift i yderligere 1 år

Tilbudsgiver tilbyder at drive overfarten Kalundborg-Samsø (Kolby Kås havn) på de i Kontrakten incl. bilag anførte betingelser i op til yderligere 1 år, jf. optionen i Hovedkontraktens pkt. 5.2, for et tilskud pr. måned på DKK ekskl. moms

Tilskud:

666.666.-

1.3 Post 1.3 Kalundborg-Samsø drift til endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside

Tilbudsgiver tilbyder at drive overfarten Kalundborg-Samsø, idet rederiet i stedet for at anløbe havnen i Kolby Kås anløber en endnu ikke anlagt havn på Samsøs østside, jf. optionen i Hovedkontraktens pkt. 5.1, for følgende tilskud pr. måned i DKK ekskl. moms, jf. underpost 1.3.1-1.3.4

[Opdelingen på 4 underposter har til formål at give tilbudsgiver mulighed for at graduere sit tilbud om tilskud afhængig af, hvornår den nye havn kan tages i brug]

1.3.1 Underpost 1.3.1

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2010

Tilskud:

541.666.-

1.3.2 Underpost 1.3.2

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2011

Tilskud:

541.666.-

1.3.3 Underpost 1.3.3

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2012

Tilskud:

541.666.-

1.3.4 Underpost 1.3.4

Hvis den nye havn kan anløbes senest fra den 1. oktober 2013 (dvs. forudsat, at optionen i Hovedkontrakten 5.2 også udnyttes)

Tilskud:

541.666.-

an
ATF

3 Hovedpost 3.1 Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav (begge delaftaler)

3.1 Post 3.1 Rabat hvis tilbudsgiver vinder begge delaftaler

Tilbudsgiver tilbyder følgende rabatprocent, hvis tilbudsgiver vinder begge de udbudte delaftaler. Der kan kun tilbydes én rabatprocent.

Det er muligt at skrive 0 %.

Den tilbudte rabatprocent finder anvendelse på alle priser angivet under hovedpost 1.1, 2.1 og 2.2.

Hvis tilbudsgiver (f.eks.) tilbyder rabatprocent på 10 % - og det viser sig, at tilbudsgiver vinder begge delaftaler – udgør tilskuddet for (f.eks.) post 1.1 90 % af den anførte pris.

Tilbudsgivers rabatprocent:

0 %

ca
THH



Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.

info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Bilag 3