

Tillægskontrakt 3

Vedr. olieprisindeksering

juni 2013

Tillægskontrakt 3

mellem

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

og

Danske Færger A/S
Dampskibskajen 3
3700 Rønne
CVR-nr.: 30 50 19 50

vedr.
olieprisindeksring

Indhold

1. Definitioner	7
2. Kontraktgrundlag.....	8
2.1. Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten	8
3. Ændringer af Kontrakten.....	9
4. Betaling	17
5. Dato og underskrift	18

1. Definitioner

Ved Kontrakten forstås kontrakt af 13. februar 2009 med bilag og appendiks indgået mellem Trafikstyrelsen og Nordic Ferry Services A/S om udførelse af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Transportministeriets departement har siden overtaget trafikfølleberollen fra Trafikstyrelsen. Nordic Ferry Services A/S har siden skiftet navn til Danske Færger A/S.

Ved Tillægskontrakten forstås nærværende tillægskontrakt 3 til Kontrakten.

Ved Operatøren forstås Danske Færger A/S.

Ved Transportministeriet forstås Transportministeriets departement.

2. Kontraktgrundlag

Trafikstyrelsen og Nordic Ferry Services A/S underskrev den 13. februar 2009 kontrakt om varetagelse af samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Den 13. december 2010 underskrev Trafikstyrelsen og Operatøren tillægskontrakt nr. 1.

Den 19. april 2012 underskrev Trafikstyrelsen og Operatøren tillægskontrakt nr. 2.

Dette er tillægskontrakt nr. 3.

2.1. Tillægskontraktens status i forhold til Kontrakten

Tillægskontrakten er underskrevet som et efterfølgende tillæg til Kontrakten. Tillægskontrakten er en integreret del af Kontrakten, og bestemmelserne i Tillægskontrakt og bestemmelserne i Kontrakten gælder samtidig, sideløbende og uden indskrænkninger, hvorved dog bemærkes, at parterne med Tillægskontrakten har aftalt enkelte ændringer til Kontrakten. Alle ændringer til Kontrakten fremgår eksplicit af nærværende Tillægskontrakt. Hvis intet andet er anført i Tillægskontrakten, gælder Kontrakten fuldt ud.

3. Ændringer af Kontrakten

I Kontraktens bilag 2 (Ydelsesspecifikation), pkt. 7.4 udgår i sin helhed og erstattes af nyt pkt. 7.4 nedenfor:

7.4 Regulering som følge af ændring i olieprisen

Risikoen for ændringer i olieprisen, der afviger mere end en bundgrænse på 5 % fra stigningen i nettoprisindekset, deles mellem operatøren og kunderne, jf. nærmere pkt. 7.4.1-7.4.7.

Ved olieprisstigninger, hvis størrelse der er redegjort for i pkt. 7.4.3, har operatøren mulighed for at tillægge maksimumtaksterne og de maksimale gennemsnitstakster et oliepristillæg, som der er redegjort for i pkt. 7.4.1-7.4.7.

Ved olieprisfald og ved olieprisstigninger, der er mindre end stigningen i nettoprisindekset og som ikke falder ind under bundgrænsen på 5 %, fratrækker Transportministeriet maksimumtaksterne og de maksimale gennemsnitstakster et olieprisfradrag, som der er redegjort for i pkt. 7.4.1-7.4.7.

7.4.1. Olieprisindeksændring

Hvert år medio april opgør operatøren gennemsnittet for de forudgående 12 måneder af Danmarks Statistiks (www.statistikbanken.dk) prisindeks for indenlandsk vareforsyning (2005=100) efter varegruppe og tid – pris 11, varegruppe 27 – "Gasolie". Gennemsnittet benævnes *olieprisgennemsnit* og angives med 1 decimal.

Eksempel 1

Medio april 2013 er indekset de forudgående 12 måneder, april 2012 til og med marts 2013: 242,3; 242,8; 236,5; 273,4; 222,4; 230,5; 234,5; 249,0; 247,1; 254,5; 257,1 og 255,3. Dette giver et olieprisgennemsnit på 242,4.

Det garanteres ikke, at olieprisindeks "Gasolie" vil være som angivet i regneeksemplet.

Eksempel 1 slut.

Olieprisgennemsnittet sættes i forhold til *grundlagsolieprisindekset*, der er gennemsnittet af september 2008, oktober 2008 og november 2008 af Danmarks Statistiks (www.statistikbanken.dk) prisindeks for indenlandsk vareforsyning (2005=100) efter varegruppe og tid – pris 11, varegruppe 27 – "Gasolie". Grundlagsolieprisindekset angives med 1 decimal.

Eksempel 2

Danmarks Statistiks (www.statistikbanken.dk) prisindeks for indenlandsk vareforsyning (2005=100) efter varegruppe og tid – pris 11, varegruppe 27 – "Gasolie" er i september 2008 229,1, i oktober 2008 192,4 og i november 2008 180,0.

$$\text{Grundlagsdieprisindekset} = \frac{229,1 + 192,4 + 180,0}{3} = 200,5$$

Det garanteres ikke, at olieprisindeks "Gasolie" vil være som angivet i regneeksemplet.

Eksempel 2 slut.

Ændringen i oliepris benævnes *olieprisindeksændring* og beregnes som den procentvise ændring fra grundlagsolieprisindekset til de pågældende 12 måneders olieprisgennemsnit. Olieprisindeksændringen angives som procent med 1 decimal.

Eksempel 3

Grundlagsolieprisindekset er 200,5 og olieprisgennemsnittet opgjort medio april 2013 er 242,4.

$$\text{Olieprisindeksændring} = \frac{242,4 - 200,5}{200,5} = 20,9\%$$

Det garanteres ikke, at olieprisindeks "Gasolie" vil være som angivet i regneeksemplet.

*Eksempel 3 slut.***7.4.2 Nettoprisindeksændring**

Hvert år medio april opgør operatøren gennemsnittet for de forudgående 12 måneder af Danmarks Statistiks nettoprisindeks. Nettoprisindekset kan findes på www.statistikbanken.dk, Nettoprisindeks, hovedtal (2000=100) - pris 13. Gennemsnittet angives med 1 decimal.

Den procentvise ændring i Danmarks statistiks nettoprisindeks fra april 2008 til de pågældende 12 måneders gennemsnit benævnes nettoprisindeksændring. Nettoprisindeksændringen angives i procent med 1 decimal.

7.4.3 Beregning af oliepristillæg og olieprisfradrag

Hvis forskellen mellem olieprisindeksændringen og nettoprisindeksændringen er mindre end eller lig 5 %, dvs. hvis

$$-5\% \leq \text{Olieprisindeksændring} - \text{Nettoprisindeksændring} \leq 5\%$$

reguleres der ikke som følge af ændring i olieprisen.

I øvrige tilfælde skelnes der mellem et oliepristillæg og et olieprisfradrag, som redegjort for nedenfor.

Oliepristillæg

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

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

er operatøren berettiget til at tillægge de i medfør af pkt. 7.3 pristalsregulerede maksimumtakster og maksimale gennemsnitstakster et midlertidigt oliepristillæg.

Den procentvise tilladte stigning i maksimumtakster og maksimale gennemsnitstakster kaldes *oliepristillæg* og beregnes således:

Oliepristillæg =

$$\frac{(\text{Olieprisindeksændring} - \text{Nettoprisindeksændring} - 5\%)}{2} \cdot \frac{\text{Olieomkostninger} \cdot \frac{1}{(1 + \text{Olieprisindeksændring})}}{\text{Billetindtægter}}$$

hvor:

- Olieomkostninger er operatørens dokumenterede olieomkostninger ved operatørens sejlads mellem Rønne og Køge – farligt gods dog mellem Rønne og evt. anden havn på Sjælland - og mellem Rønne og Ystad, opgjort medio april for de foregående 12 hele kalendermåneder. Opgørelsen af olieomkostninger foretages således: Oliebeholdning ved periodens begyndelse (opgjort til kostpris) med tillæg af periodens olie køb, og med fradrag af oliebeholdningen ved periodens slutning (opgjort til kostpris). Olieomkostningen skal være reduceret i overensstemmelse med de rabat- og pris aftaler som operatøren måtte være part i, og olieomkostningen skal i det hele være prissat som resultatet af en sædvanlig prisforhandling mellem operatør og olieleverandør, hvor operatørens mål er den lavest mulige pris. Endelig skal olieomkostningen være reduceret med den moms og de afgifter, som operatøren kan afløfte ved opgørelsen af sit momstilsvær.
- Billetindtægter er billetindtægterne for samtlige billettyper ved operatørens sejlads mellem Rønne og Køge – farligt gods dog mellem Rønne og evt. anden havn på Sjælland - og mellem Rønne og Ystad opgjort medio april for de foregående 12 hele kalendermåneder.

I beregningen af oliepristillægget er '5 %' den såkaldte bundgrænse og formålet med '2' i nævneren er, at risikoen deles mellem oliepristillægget på taksterne og operatøren.

Eksempel 4

Olieomkostninger i månederne fra og med april 2012 til og med marts 2013 er 95 mio. DKK.

Billetindtægter i månederne fra og med april 2012 til og med marts 2013 er 350 mio. DKK.

Olieprisindeksændringen er medio april 2013 20,9 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %.

Olieprisindeksændringen er mere end 5 % højere end nettoprisindeksændringen:

$$20,9\% - 10,0\% = 10,9\% > 5\%$$

og der er således tale om et oliepristillæg af følgende størrelse:

Oliepristillæg =

$$\frac{20,9\% - 10,0\% - 5\%}{2} \cdot \frac{95.000.000 \cdot \frac{1}{(1 + 20,9\%)}}{350.000.000} = \frac{5,9\%}{2} \cdot \frac{78.577.337}{350.000.000} = 0,007 = 0,7\%$$

Operatøren må dermed lade maksimumtaksterne og de maksimale gennemsnitstakster stige med et oliepristillæg på maksimalt 0,7 %, efter at taksterne er blevet pristalsregulerede, gældende for året 2014.

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

Eksempel 4 slut.

Olieprisfradrag

Hvis olieprisindeksændringen er mere end 5 % mindre end nettoprisindeksændringen, dvs. hvis

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

fratrækker Transportministeriet de i medfør af pkt. 7.3 pristalsregulerede maksimumtakster og maksimale gennemsnitstakster et midlertidigt olieprisfradrag.

Det procentvise tilladte fald i maksimumtakster og maksimale gennemsnitstakster kaldes *olieprisfradrag* og beregnes således:

Olieprisfradrag =

$$\frac{(\text{Nettoprisindeksændring} - \text{Olieprisindeksændring} - 5\%)}{2} \cdot \frac{\text{Olieomkostninger} \cdot \frac{1}{(1 + \text{Olieprisindeksændring})}}{\text{Billetindtægter}}$$

hvor olieomkostninger og billetindtægter defineres på samme måde som i afsnittet om oliepristillæg.

Olieprisfradraget er en positiv procentsats. I beregningen af olieprisfradraget er '5 %' den såkaldte bundgrænse og formålet med '2' i nævneren er, at risikoen deles mellem olieprisfradraget på taksterne og operatøren. I forhold til beregningen af oliepristillæg er der i formlen for beregning af olieprisfradrag byttet om på leddene *Nettoprisindeksændring* og *Olieprisindeksændring* for at olieprisfradraget får positivt fortegn.

Eksempel 5

Olieomkostninger i månederne fra og med april 2012 til og med marts 2013 er 95 mio. DKK.

Billetindtægter i månederne fra og med april 2012 til og med marts 2013 er 350 mio. DKK.

Olieprisindeksændringen er medio april 2013 2,2 % og nettoprisindeksændringen er 10,0 %.

Olieprisindeksændringen er mere end 5 % mindre end nettoprisindeksændringen:

$$-5\% > 2,2\% - 10,0\% = -7,8\%$$

og der er således tale om et olieprisfradrag af følgende størrelse:

Olieprisfradrag =

$$\frac{10,0\% - 2,2\% - 5\%}{2} \cdot \frac{95.000.000 \cdot \frac{1}{(1 + 2,2\%)}}{350.000.000} = \frac{2,8\%}{2} \cdot \frac{92.954.990}{350.000.000} = 0,004 = 0,4\%$$

Transportministeriet fratrækker dermed maksimumtaksterne og de maksimale gennemsnitstakster et olieprisfradrag på 0,4 %, efter at taksterne er blevet pristalsregulerede, gældende for året 2014.

Det garanteres ikke, at olieomkostninger og billetindtægter vil være som angivet i regneeksemplet og at olieprisindeksændringen og nettoprisindeksændringen vil være som angivet i regneeksemplet.

Eksempel 5 slut.

7.4.4 Hvilke takster reguleres

Maksimumtaksterne og de maksimale gennemsnitstakster reguleres for oliepristillæg eller olieprisfradrag efter at maksimumtaksterne og de maksimale gennemsnitstakster er blevet pristalsregulerede, jf. pkt. 7.3.

Der kan ikke tillægges oliepristillæg eller fratrækkes olieprisfradrag på billetter, der er købt inden reguleringen træder i kraft. Det gælder også abonnementsbilletter.

Oliepristillæg

Det står operatøren frit, om alle billettypers maksimumtakst og maksimale gennemsnitstakst skal tillægges et oliepristillæg på op til det beregnede oliepristillæg. Uanset om operatøren vælger, at ikke alle takster skal stige, kan operatøren ikke lade nogle billettypers maksimumtakst og maksimale gennemsnitstakst stige mere end det beregnede oliepristillæg.

Operatøren kan ydermere vælge at pålægge forskellige billettypers maksimumtakst og maksimale gennemsnitstakst et forskelligt oliepristillæg, således at nogle maksimumtakster og maksimale gennemsnitstakster tillægges det (maksimale) beregnede oliepristillæg, medens andre billettypers maksimumtakst og maksimale gennemsnitstakst kun pålægges et mindre oliepristillæg.

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

Olieprisfradrag

Transportministeriet fratrækker alle billettypers maksimumtakst og maksimale gennemsnitstakst det beregnede olieprisfradrag.

Af billetterne skal det fremgå, hvor stor nedsættelse af billetprisen i DKK, der er givet i form af olieprisfradrag.

7.4.5 Beregning, dokumentation og fremsendelse af oplysninger

Operatøren er ansvarlig for beregningen af olieprisgennemsnit, olieprisindeksændring, nettoprisindeksændring og beregnet oliepristillæg eller olieprisfradrag. Operatøren fremsender beregninger og dokumentation for beregningerne til Transportministeriet senest medio april hvert år i driftsperioden. Transportministeriet skal godkende beregningerne.

Operatøren fremsender til Transportministeriet hvert år medio april, som en del af dokumentationen, oplysninger om operatørens dokumenterede olieomkostninger ved operatørens sejlads mellem Rønne og Køge – farligt gods dog mellem Rønne og evt. anden havn på Sjælland - og mellem Rønne og Ystad, opgjort medio april for de foregående 12 hele kalendermåneder. Opgørelsen af olieomkostninger foretages således: Oliebeholdning ved peri-

odens begyndelse (opgjort til kostpris) med tillæg af periodens olie køb, og med fradrag af oliebeholdningen ved periodens slutning (opgjort til kostpris). Olieomkostningen skal være reduceret i overensstemmelse med de rabat- og pris aftaler som operatøren måtte være part i, og olieomkostningen skal i det hele være prissat som resultatet af en sædvanlig prisforhandling mellem operatør og olieleverandør, hvor operatørens mål er den lavest mulige pris. Endelig skal olieomkostningen være reduceret med den moms og de afgifter, som operatøren kan afløfte ved opgørelsen af sit momstilsvær.

Operatøren fremsender til Transportministeriet hvert år medio april, som en del af dokumentationen, oplysninger om operatørens billetindtægter fra samtlige billettyper ved operatørens sejlads Rønne-Køge – farligt gods dog mellem Rønne og evt. anden havn på Sjælland - og Rønne-Ystad de foregående 12 hele kalender måneder.

Såfremt beregningen giver anledning til et oliepristillæg, fremsender operatøren til Transportministeriet et oplæg til nærmere udmøntning af oliepristillægget på de forskellige billettypers maksimumtakst og maksimale gennemsnitstakst. Oplægget skal godkendes af Transportministeriet.

Såfremt beregningen giver anledning til et olieprisfradrag, fastlægger Transportministeriet olieprisfradraget på de forskellige billettypers maksimumtakst og maksimale gennemsnitstakst.

Transportministeriet kan kræve beregningen, herunder de bagvedliggende omkostnings- og indtægtstal, uddybet og begrundet af operatøren, og Transportministeriet kan endvidere kræve, at beregningen verificeres af en af Transportministeriet udpeget statsautoriseret revisor. Hvis revisoren bekræfter, at beregningen er foretaget i overensstemmelse med nærværende bestemmelse, betaler Transportministeriet revisorens honorar. I modsat fald betaler operatøren revisorens honorar.

Oliepristillæg eller olieprisfradrag skal være godkendt, således at taksterne for det efterfølgende kalenderår kan varsles d. 1. september og træde i kraft d. 1. januar det efterfølgende år.

I det første driftsår udføres ovenstående beregninger medio juli 2012 på basis af oplysninger om de foregående 10 hele kalender måneder, dvs. 1. september 2011 – 30. juni 2012.

7.4.6 Hvornår reguleres taksterne

De for oliepris regulerede maksimumtakster og maksimale gennemsnitstakster har virkning pr. 1. januar det følgende år og er gældende for hele kalenderåret.

7.4.7 Ændring af indeks

Såfremt operatøren ikke finder, at det i pkt. 7.4.1 anførte indeks er relevant, kan operatøren senest 1 måned efter kontraktens underskrift skriftligt med-

dele Trafikstyrelsen, at operatøren foreslår, at der skal anvendes et andet indeks (eller gennemsnittet af indekset i pkt. 7.4.1 og et andet indeks). Det pågældende indeks skal være identificeret i meddelelsen, der også skal indeholde en begrundelse for, hvorfor der foreslås anvendt et andet indeks. En begrundelse kan f.eks. være, at operatøren påregner at anvende færger med forskellig type brændstof, og at den ene type brændstof ikke er behørigt dækket af indekset i pkt. 7.4.1.

Det foreslåede indeks skal være troværdigt, være udenfor operatørens indflydelse og offentligt tilgængeligt eller på anden måde verificerbart for Trafikstyrelsen, eventuelt i form af dokumentation fremsendt til Trafikstyrelsen af operatøren. Indekset skal opgøres minimum én gang hver måned, og det skal være sandsynligt, at indekset eksisterer i hele kontraktperioden.

Operatørens forslag om indeks skal godkendes af Trafikstyrelsen. Hvis Trafikstyrelsen vurderer, at indekset ikke overholder kravene i ovennævnte afsnit, kan Trafikstyrelsen ikke godkende operatørens forslag.

Hvis Trafikstyrelsen godkender operatørens forslag, skal henvisningen til indeks i pkt. 7.4.1 forstås som det nye indeks/gennemsnittet af de 2 indeks.

4. Betaling

Operatøren modtager ingen betaling for indgåelse af denne Tillægskontrakt.

5. Dato og underskrift

Tillægskontrakten oprettes i to eksemplarer, som opbevares hos henholdsvis Transportministeriet og Operatøren.

For Operatøren:

Dato: 24/6 2013



John Steen-Mikkelsen
Adm. direktør

For Transportministeriet:

Dato: 13/6-2013



Hakon Iversen
Afdelingschef

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