Transportministeriet

Kontrakt

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg
2014-2024

Juni 2013

Hovedkontrakt
Bilag 1, Definitioner
Bilag 2, Ydelsesspecifikation
Appendiks 2.1 Beskrivelse af Færgehavnen ved Ballen
Appendiks 2.2 Beskrivelse af Samsø-færgens leje i Kalundborg Havn
Bilag 3, Tilbudsliste
Bilag 4, Operatørens tilbud
Bilag 5, Spørgsmål og svar fra udbudsprocessen
Bilag 6, Tro og love-erklæring
Bilag 7, Anfordringsgaranti

Transportministeriet

Hovedkontrakt

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

JJR KRS

Transportministeriet

Hovedkontrakt

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

JJR KRS

Hovedkontrakt

mellem
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
(idet følgende benævnt Transportministeriet)

og

Danske Færger A/S
Dampskibskajen 3
3700 Rønne

CVR.nr.: 30501950
(i det følgende benævnt operatøren)
om
drift af den samfundsbegrundede færgetrafik mellem Samsø og Kalundborg

JJR TRS

Indhold

JJR TKRS

Bilagsfortegnelse:

JJR TRI

1. Indledende bestemmelser

1.1. Indledning

Nærværende kontrakt er indgået efter, at Transportministeriet har udbudt trafikeringen af overfarten Samsø-Kalundborg.

Udbuddet er sket i henhold til lovbekendtgørelse nr. 915 af 27. august 2008 om færgefart og bekendtgørelse nr. 1334 af 14. december 2005 om færgefart.

Ifølge bekendtgørelsen om færgefart finder bestemmelserne i forsynings-virksomhedsdirektivets (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004) artikel 34-59 anvendelse på udbuddet.

Udbuddet er endvidere 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. 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 fortolknings-principper:

- Hovedkontrakten gælder forud for bilagene
- Bilag 1 (Definitioner), Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) med tilhørende appendikser og Bilag 7 (udkast til anfordringsgaranti) gælder forud for de øvrige bilag
- Bilag 3 (Tilbudsliste) gælder forud for Bilag 4 (Operatørens tilbud)
- Bilag 5 (Spørgsmål og svar fra udbudsprocessen) gælder forud for Bilag 3 (Tilbudsliste) og Bilag 4 (Operatørens tilbud)
- Operatøren kan ikke påberåbe sig, at det, der fremgår af Bilag 4 (Operatørens tilbud), medfører, at krav eller beskrivelser i de øvrige dele af kontrakten ikke skal eller kan opfyldes. Det der fremgår af de øvrige dele af kontrakten, kan kun medføre, at beskrivelser i Bilag 4 (Operatørens tilbud) ikke opfyldes, såfremt dette udtrykkeligt er angivet i de øvrige dele af Kontrakten.

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

JOR KRS

1.3. Underleverandører og tredjemænd

Operatøren kan ikke uden Transportministeriets skriftlige godkendelse overlade Kontraktens opfyldelse vedrørende selve færgedriften til underleverandører.

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

Operatøren er ansvarlig overfor Transportministeriet for alle underleverandører, som operatøren benytter sig af til opfyldelse af nærværende aftale.

2. Generelt

2.1. Operatørens ydelser

Operatørens ydelser skal opfylde de krav og bestemmelser, der fremgår af nærværende kontrakt med bilag, herunder det tilbudte løsningsforslag som anført i Bilag 4 (Operatørens tilbud).

Operatøren indestår for, at operatøren og alle operatørens 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. Ændringer i ydelsen

Det må forventes, at der indtil ophøret af kontrakten kan blive behov for ændringer på Transportministeriets initiativ.

Transportministeriet er i hele kontraktperioden berettiget til at forlange ændringer i forhold til den aftalte ydelse, herunder vedrørende art, omfang (udvidelser og indskrænkninger) og starttidspunkt, når ændringen og de fravigelser fra kontrakten, som ændringen nødvendiggør, har en naturlig sammenhæng med de aftalte ydelser i øvrigt og er sagligt begrundet.

Operatøren skal have lejlighed til at udtale sig om ønskede ændringer, og de fravigelser af kontrakten, som ændringen nødvendiggør, inden krav herom fremsættes. Ændringer skal gennemføres inden for rimelig frist fra fremsættelsen af kravet.

Operatøren skal snarest efter modtagelse af ændringsønskerne tilvejebringe oplysninger om eventuelle økonomiske konsekvenser i forhold til det aftalte tilskud. Fastsættelsen af det ændrede tilskud skal ske på baggrund af de i forvejen med nærværende kontrakt fastlagte prissætninger og det bagvedliggende kalkulationsgrundlag.

Gennemførelse af ændringer skal ske under overholdelse af de udbudsretlige regler, reglerne i Cabotageforordningen og EU's principper i øvrigt for medlemsstaternes betaling for offentligt servicetrafik.

Der henvises til punkt 7.6 for formkrav til tillægskontrakter.

JR KRI

3. Tid

3.1. Forberedelsesperiode

Perioden fra nærværende kontrakts indgåelse og frem til driftsstart skal benyttes af operatøren til at forberede sig, herunder indhente alle fornødne oplysninger og tilladelser til at drive færgefart. De aktiviteter mv. som operatøren som minimum skal foretage i denne forberedelsesperiode, samt tidspunkterne herfor, fremgår af Bilag 2 (Ydelsesspecifikation).

Uanset indholdet af Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) påhviler det operatøren at forberede sig fuldt ud ved at foretage alle nødvendige aktiviteter mv., således at operatøren i enhver henseende er klar ved driftsstart. Operatøren skal ved nærmere definerede tidspunkter i forberedelsesperioden til Transportministeriet indrapportere fremdriften af forberedelserne, herunder opfyldelsen af de milepæle, aktiviteter og terminer, der fremgår af Bilag 2 (Ydelsesspecifikation).

Det understreges, at operatøren ikke modtager noget tilskud fra Transportministeriet i forberedelsesperioden, jf. også pkt. 4.4.

3.2. Driftsstart

Operatøren skal udføre driften med alle afgange fra den 1. oktober 2014 kl. 00.00.

Vedrørende udskudt driftsstart henvises til pkt. 3.3.2 (Udskydelse af driftsstart).

3.3. Ny færgehavn ved Ballen

Færgehavnen ved Ballen skal anlægges, og selvom tidsplanen for anlægsarbejdet indikerer, at havnen er klar til tiden, er der risiko for forsinkelse. I så fald kan operatøren ikke anløbe havnen til driftsstart.

Såfremt færgehavnen ved Ballen ikke er klar til at modtage færger med henblik på operatørens rettidige igangsættelse af driften af den af nærværende kontrakt omhandlede færgetrafik, kan Transportministeriet vælge at lade operatøren anløbe Havnen ved Kolby Kås, som nærmere beskrevet under pkt. 3.3.1, eller vælge at udskyde driftsstart, som nærmere beskrevet under pkt. 3.3.2. Valget tilkommer alene Transportministeriet, og Transportministeriet har også ret til at kombinere de to muligheder, således at driftsstart udskydes en periode, hvorefter operatøren anløber Havnen ved Kolby Kås en periode. Den samlede periode forventes dog maksimalt at udgøre i alt 6 måneder.

JR KR

Transportministeriet vil holde operatøren orienteret om alle væsentlige ændringer i tidsplanen for byggeriet af færgehavnen ved Ballen. Transportministeriet vil straks give operatøren besked, hvis Transportministeriet bliver bekendt med, at havnen ikke er klar til at modtage færger den 1. oktober 2014.

3.3.1. Operatørens anløb af Havnen ved Kolby Kås

Hvis anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og operatøren ikke kan anløbe havnen til driftsstart, kan Transportministeriet beslutte, at operatøren, hvis denne er i stand hertil, skal anløbe Havnen ved Kolby Kås i en midlertidig periode.

Transportministeriet giver operatøren skriftlig og begrundet meddelelse om ændringen af anløbshavn, og Transportministeriet vil bestræbe sig på at give et varsel så betids, at operatøren kan forberede ændret anløbshavn, herunder evt. chartring af den nødvendige, midlertidige tonnage. Transportministeriet forventer at kunne give et varsel til operatøren cirka 6 måneder før driftsstart, men det kan ikke udelukkes, at varslet bliver kortere.

Kontrakten, herunder kontraktens driftsperiode, gælder i øvrigt uændret, idet parterne dog vil aftale de nødvendige tilpasninger som følge af den ændrede anløbshavn, jf. pkt. 2.2.

Operatøren vil modtage tilskud i henhold til kontrakten i den periode, hvor Havnen ved Kolby Kås anløbes. Operatøren vil endvidere, uanset om der anvendes egen færge eller chartret færge, få godtgjort dokumenterede meromkostninger (nettoomkostninger) opstået ved den midlertidige ændring af anløbshavn. Det kan f.eks. være omkostninger til chartring af midlertidig færge, havneafgift for uvirksom færge (dvs. færgen, der skal besejle færgehavnen ved Ballen), øgede omkostninger til brændstof på grund af længere overfartstid mv. Operatøren kan ikke gøre andre krav uanset art gældende overfor Transportministeriet, herunder indirekte tab. Operatørens besparelser ved at besejle Havnen ved Kolby Kås (f.eks. lavere havneafgifter) i stedet for færgehavnen ved Ballen fratrækkes godtgørelsen. Operatøren skal udfolde sine yderste bestræbelser med henblik på at reducere tabet mest muligt.

Straks færgehavnen ved Ballen er klar til anløb, påbegynder operatøren anløb der.

3.3.1.1 Operatøren anvender den tilbudte færge

Hvis operatørens færge(r) er konstrueret således, at Havnen ved Kolby Kås kan anløbes, skal færgedriften i den midlertidige periode foregå mellem Kalundborg og Kolby Kås. Færgedriften vil i den midlertidige periode ske i henhold til den brændstofmodel, som operatøren har baseret sit tilbud på, jf. pkt. 4.2.

JR TRS

3.3.1.2 Operatøren anvender en alternativ færge eller kan ikke finde en alternativ færge

Hvis operatørens færge(r) er konstrueret således, at Havnen ved Kolby Kås *ikke* kan anløbes, skal operatøren forsøge at skaffe en anden færge, hvormed Havnen ved Kolby Kås kan anløbes af operatøren i en midlertidig periode. Der vil således kunne være tale om, at operatøren midlertidigt skal forsøge at chartre anden passende færge, indtil færgehavnen ved Ballen er klar til anløb. Færgedriften vil i den midlertidige periode ske i henhold til brændstofmodel A, jf. pkt. 4.2.1, uanset hvilken forudsætning om brændstofmodel, operatøren i øvrigt har baseret sit tilbud på. Såfremt operatøren ikke er i stand til at chartre en anden passende færge, skal han straks give meddelelse herom til Transportministeriet, hvorefter ministeriet har ret til at udskyde driftsstart, jf. pkt. 3.3.2.

3.3.2. Udskydelse af driftsstart

Hvis anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og operatøren ikke kan anløbe havnen til driftsstart, kan Transportministeriet beslutte at udskyde driftsstart.

Transportministeriet giver operatøren skriftlig og begrundet meddelelse herom, og Transportministeriet vil bestræbe sig på at give et varsel så betids, at operatøren i en periode kan disponere til anden side. Transportministeriet forventer at kunne give et varsel til operatøren cirka 6 måneder før driftsstart, men det kan ikke udelukkes, at varslet bliver kortere.

Udskydelse af driftsstart parallelforskyder kontraktens udløb tilsvarende, jf. pkt. 3.5. Hvis for eksempel driftsstarten udskydes 4 måneder, udskydes kontraktens ophørstidspunkt tilsvarende. Tilsvarende parallelforskydes betalingerne, jf. også næste afsnit.

Operatøren modtager ikke tilskud i udskydelsesperioden, men Transportministeriet godtgør operatørens omkostninger (nettoomkostninger) direkte relateret til Transportministeriets beslutning om at udskyde driftsstart, jf. afsnit 3.3.2.1 og 3.3.2.2. Operatøren kan ikke gøre andre krav uanset art gældende overfor Transportministeriet, herunder indirekte tab, som måtte følge af den udskudte driftsstart. Der skal i den forbindelse tages højde for, at længden af driftsperioden er uændret.

Straks færgehavnen ved Ballen er klar til anløb, påbegynder operatøren anløb der.

3.3.2.1 Godtgørelse af omkostninger til anskaffelse af færge ved udskudt driftsstart

Hvis anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og Transportministeriet udskyder driftsstart, godtgør Transportministeriet operatøren for de dokumenterede meromkostninger, som operatøren måtte have til finansiering af færge i den periode, som driftsstart udskydes.

JJC KRJ

3.3.2.2 Godtgørelse af andre udgifter ved udskudt driftsstart

Hvis anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og Transportministeriet udskyder driftsstart, godtgør Transportministeriet operatøren for andre udgifter i henhold til følgende model:

Hvis Transportministeriet meddeler operatøren senest den 30. juni 2014, at driftsstart bliver udskudt, godtgør Transportministeriet operatøren med et beløb på DKK 5.000,- pr. kalenderdag i den periode, som Transportministeriet har meddelt, at driftsstart udskydes. Godtgørelsen dækker bl.a. havneafgift, færgelejeafgift og vedligehold af færge.

Transportministeriet kan 3 måneder inden en udskudt driftsstart varsle, at den periode, som driftsstarten er udskudt, forlænges. Transportministeriet godtgør operatøren med et beløb på DKK 5.000,- pr. kalenderdag i den periode, som Transportministeriet med 3 måneders varsel har meddelt, at udskydelsen af driftsstart forlænges.

Hvis Transportministeriet med under 3 måneders varsel forlænger den periode, som ministeriet har meddelt, at driftsstart er udskudt, godtgør ministeriet operatøren med et beløb på DKK 40.000,- pr. kalenderdag fra den dag, som Transportministeriet oprindelig havde meddelt, at driftsstarten var udskudt til.

Hvis Transportministeriet meddeler operatøren den 1. juli 2014 eller senere, at driftsstart bliver udskudt, godtgør Transportministeriet operatøren med et beløb på DKK 40.000,- pr. kalenderdag i den periode, som udskydelsen varer. Godtgørelsen dækker bl.a. havneafgift, færgelejeafgift, vedligehold af færge samt lønomkostninger.

De ovenfor nævnte godtgørelser kan af operatøren ikke tillægges moms eller anden afgift.

3.4. Option vedrørende forlængelse af kontraktperiode for besejling af overfarten Samsø-Kalundborg

Transportministeriet er berettiget til at forlænge kontrakten med op til 12 måneder.

Transportministeriets ønske om at udnytte optionen på forlængelse, skal meddeles operatøren med et varsel på mindst 1 år, dvs. minimum 1 år før Kontraktens udløb.

Ved Transportministeriets udnyttelse af optioner gælder Hovedkontraktens bestemmelser i øvrigt uændret.

3.5. Udløb og opsigelse

Transportministeriet kan opsige kontrakten i henhold til pkt. 3.5.1.

JJR TR1

Operatøren kan ikke opsige kontrakten.

Kontrakten udløber uden opsigelse 10 år efter driftsstart, dvs. ved udgangen af september 2024, medmindre option på forlængelse af kontrakten udnyttes, jf. pkt. 3.4, eller driftsstart udskydes, jf. pkt. 3.3.2, idet kontrakten udløber tilsvarende 10 år efter den udskudte driftsstart.

Operatøren skal gennemføre de sejladser, der skal afgå inden det angivne udløbstidspunkt.

3.5.1. Transportministeriets opsigelsesret

Såfremt Samsø Kommune - uanset årsagen - beslutter alligevel ikke at anlægge færgehavnen ved Ballen, herunder standse/udskyde projektet undervejs i anlægsfasen, kan Transportministeriet frem til 6 måneder inden planlagt driftsstart, dvs. inden udgangen af marts måned 2014, med øjeblikkelig varsel skriftligt (e-mail, brev eller fax) opsige kontrakten uden nogen form for økonomisk kompensation til operatøren, udover hvad der direkte fremgår af pkt. 3.5.1.1-3.5.1.3.

Transportministeriet kan ikke med anden begrundelse opsige kontrakten.

3.5.1.1 Erstatning for direkte tab

Såfremt Transportministeriet opsiger kontrakten, har operatøren - mod forevisning af gyldig dokumentation for afholdte udgifter og/eller påtagne, ikke-reversible forpligtelser, der har været nødvendige som led i forberedelsen af besejlingen - krav på erstatning/kompensation fra Transportministeriet til fuld og endelig afklaring af ethvert mellem-værende som følge af nærværende kontrakt. Operatøren har under ingen omstændigheder krav på erstatning eller kompensation for tabt fortjeneste som følge af opsigelsen, ligesom operatøren ikke har krav på erstatning for indirekte tab. Der henvises endvidere til vilkårene i pkt. 3.5.1.2.

Evt. erstatning/kompensation for udgifter og/eller påtagne, ikke-reversible forpligtelser vedrørende operatørens anskaffelse, chartring og/eller ombygning af færge mv. reguleres i det hele af pkt. 3.5.1.3.

3.5.1.2 Tabsbegrænsningspligt m.m.

Operatøren har pligt til straks at indstille alt arbejde med forberedelse af besejlingen, så snart den skriftlige opsigelse er kommet frem til operatøren, herunder f.eks. arbejde forbundet med køb, bygning eller chartring af tonnage, medmindre operatøren vurderer, at nedenstående tabsbegrænsningspligt understøtter det fortsatte arbejde. Dette arbejde udføres dog ikke længere i medfør af nærværende kontrakt, og Transportministeriet kan ikke holdes ansvarlig for operatørens fortsatte ageren. Operatøren bærer således alene ansvaret for beslutning om at fortsætte aktiviteter oprindeligt igangsat med henvisning til nærværende kontrakt på trods af Transportministeriets opsigelse.

JR KB

Operatøren skal udfolde sine yderste bestræbelser med henblik på at reducere tabet mest muligt (tabsbegrænsningspligt), f.eks. ved at anvende færgen i operatørens øvrige virksomhed.

3.5.1.3 Særligt vedrørende færger

Hvis operatøren har afleveret et bud med en færge, som ikke er bygget på tidspunktet for indgåelse af kontrakten, kan operatøren kun få dækket dokumenterede udgifter og/eller påtagne, ikke-reversible forpligtelser i forbindelse med byggeriet af færgen, hvis operatøren samtidig tilbyder Transportministeriet at overtage den færdigbyggede færge til en pris, som dækker samtlige de dokumenterede udgifter, som operatøren har haft i forbindelse med byggeriet af færgen. Transportministeriet skal dog ikke betale operatøren noget risikotillæg, vederlag for styring af byggeriet, tabt fortjeneste eller overhead i anledning af byggeriet. Transportministeriet vælger selv, om ministeriet vil tage imod dette tilbud eller vil erstatte operatøren for de dokumenterede udgifter og/eller påtagne, ikke-reversible forpligtelser, som operatøren har haft til/har påtaget sig vedrørende byggeriet af færgen frem til det tidspunkt, hvor Transportministeriet opsagde kontrakten.

Operatøren skal inden 10 arbejdsdage fra Transportministeriet har opsagt kontrakten fremsende en opgørelse over allerede afholdte udgifter til byggeriet af færgen. Operatøren skal samtidig fremsende det samlede budget for byggeriet af færgen. Hvis ikke operatøren, senest 10 dage fra Transportministeriet har opsagt kontrakten, har fremsendt den nævnte dokumentation, kan operatøren ikke gøre krav gældende vedr. færgen.

Hvis operatøren har afleveret et tilbud med en færge, som er bygget på tidspunktet for indgåelse af kontrakten, men hvor operatøren først erhverver brugs- eller ejendomsretten mellem tidspunktet for indgåelse af kontrakten og driftsstart, kan operatøren ikke få dækket sine udgifter hertil.

Hvis operatøren har afleveret et bud med en færge, som for operatørens regning skal ombygges mellem tidspunktet for indgåelse af kontrakten og driftsstart, kan operatøren kun få dækket dokumenterede udgifter og/eller påtagne, ikke-reversible forpligtelser til ombygning af færgen, som dækker 25 % af de samlede ombygningsudgifter og maksimalt 4 mio. DKK. Dette maksimumbeløb er inkl. evt. moms.

Nærværende pkt. 3.5.1.3 gør udtømmende op med operatørens ret til erstatning/kompensation for udgifter og/eller påtagne, ikke-reversible forpligtelser vedrørende operatørens anskaffelse, chartring og/eller ombygning af færge. Det betyder, at hvis operatøren tilvejebringer en færge på anden vis end på de måder, der er forudsat i nærværende bestemmelse (herunder fx chartrer en færge, som ikke er bygget på tidspunktet for indgåelse af kontrakten), har operatøren ikke ret til erstatning/kompensation for evt. udgifter/forpligtelser i den forbindelse, ej heller i medfør af pkt. 3.5.1.3.

JR KRS

4. Økonomi

4.1. Driftsansvar

Operatøren forpligter sig til for egen regning og risiko at besejle overfarten Samsø-Kalundborg med den færge eller de færger, som er angivet i Bilag 4 (Operatørens tilbud) på de i nærværende kontrakt angivne betingelser og vilkår mod betaling af det aftalte tilskud, jf. pkt. 4.3. Se dog pkt. 4.2 nedenfor omkring køb og levering af brændstof.

Operatøren 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. Brændstofmodeller

4.2.1. Brændstofmodel A

Nærværende pkt. 4.2.1 er alene gældende såfremt operatøren, jf. Bilag 3 (Tilbudsliste), har baseret sit tilbud på Brændstofmodel A.

Operatøren bærer samtlige omkostninger forbundet med indkøb og forbrug af brændstof.

Operatøren bærer den fulde økonomiske risiko såfremt olieprisen, i forhold til prisniveauet på tilbudstidspunktet, stiger. På tilsvarende vis oppebærer Operatøren den fulde økonomiske gevinst såfremt olieprisen, i forhold til prisniveauet på tilbudstidspunktet, falder.

Operatøren kan tillægge billetpriserne et brændstoftillæg jf. Bilag 2 (Ydelsesspecifikation), pkt. 4.5.1.

4.2.2. Brændstofmodel B

Nærværende pkt. 4.2.2 er alene gældende såfremt operatøren, jf. Bilag 3 (Tilbudsliste), har baseret sit tilbud på Brændstofmodel B.

Ved Brændstofmodel B afholder Transportministeriet omkostningerne til brændstof af et forbrug, der er nødvendigt for at sejle de antal enkeltture, som er angivet i principsejlplanen i Bilag 4 (Operatørens tilbud). Beregningen af det årlige omfang og forbrug sker ud fra de oplysninger om brændstoftype og brændstofmængde, som operatøren har angivet i Bilag 3 (Tilbudsliste) sammenholdt med det af operatøren anførte om antal årlige afgange i principsejlplanen i Bilag 4 (Operatørens tilbud).

Operatøren afholder selv omkostninger til indkøb af den mængde brændstof, der ligger herudover. Operatøren hæfter for fejl i det kalkulationsgrundlag, der danner baggrund for operatørens angivelse af omkostninger

JJR KRI

til brændstofforbrug i Bilag 3 (Tilbudsliste). Transportministeriet kan ikke pålægges at afholde omkostninger til yderligere brændstof som følge heraf.

Operatøren skal selv sikre levering og håndtering af alt brændstof fra brændstofudbyderen/forsyningsselskabet og frem til operatørens færger. Omkostninger og ansvar for levering og håndtering af brændstof afholdes altid af operatøren.

Transportministeriet kan pålægge operatøren at tillægge billetpriserne et brændstoftillæg jf. Bilag 2 (Ydelsesspecifikation), pkt. 4.5.2.

4.3. Billetindtægterne

Operatøren modtager billetindtægterne, hvortil kommer indtægter fra salg om bord, herunder cafeteria. I Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) er endvidere beskrevet de rammer, inden for hvilke operatøren skal prisfastsætte billetterne.

4.4. Tilskud fra Transportministeriet

Operatøren modtager fra driftsstart og indtil kontraktens ophør det i Bilag 3 (Tilbudsliste) angivne tilskud fra Transportministeriet for samtlige operatørens ydelser, jf. dog pkt. 4.2.1 og Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) pkt. 3.4.

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

Tilskuddet udbetales månedligt og er 1/12 af det årlige tilskud for det pågældende år jf. Bilag 3 (Tilbudsliste).

Tilskuddet udbetales bagud på sidste bankdag i hver måned i kontraktperioden, jf. dog 5.2.1. Første tilskud udbetales på sidste bankdag i måneden for faktisk driftsstart.

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

Ved ændring af gældende danske afgifter efter fristen for afgivelse af tilbud, som har direkte betydning for omkostningsniveauet for driften, samt havneafgifter, uanset om der er tale om skærpelser eller lempelser, reguleres tilskuddet med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt heraf, så operatøren stilles økonomisk uændret.

Hvis havneafgifterne er opgjort på baggrund af volumen eller andre variable, reguleres tilskuddet alene i det omfang, at satserne ændres. Reguleringen sker med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt, som beregnes som forskellen mellem på den ene side de samlede afgifter og på den anden side afgifterne, som de ville have været, hvis man havde anvendt de uændrede havneafgifter på det reelle passagertal/variable.

JJR KRJ

Eksempel 1

2015 – Havneafgiften fastsættes til 10,- pr. trailer.

Operatøren har budgetteret med 2.000 trailere og dermed 20.000,- kr. i havneafgifter.

2016 – Havneafgifterne justeres ikke af Samsø Kommune, hvorfor de fortsat er 10,- kr. pr. trailer.

Operatøren transporterer 3.000 trailere, hvorfor de endelige havneafgifter lander på 30.000,- kr.

I dette tilfælde sker der ikke regulering af tilskuddet, da satsen ikke er justeret.

Eksempel 2

2015 – Havneafgiften fastsættes til 10,- pr. trailer.

Operatøren har budgetteret med 2.000 trailere og dermed 20.000,- kr. i havneafgifter.

2016 – Havneafgifterne justeres af Samsø Kommune til 8,- kr. pr. trailer.

Operatøren transporterer 3.000 trailere, hvorfor de endelige havneafgifter lander på 24.000,- kr.

I dette tilfælde reguleres tilskuddet med forskellen på den reelle afgift (24.000,- kr.) og afgiften, som den ville have været, hvis satsen ikke var justeret (3.000 x 10,- kr. = 30.000,- kr.).

Tilskuddet reguleres derfor ned med (30.000 – 24.000 =) 6.000,- kr.

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

Hvis den hidtil gældende praksis om at tilskuddet til operatøren ikke skal pålægges moms ændres efter fristen for afgivelse af tilbud, således at tilskuddet skal pålægges moms, kan operatøren forlange tilskuddet reguleret med den dokumenterede økonomiske nettokonsekvens heraf, så operatøren stilles økonomisk uændret.

De månedlige tilskud reguleres på kalenderårsbasis, således at de tilskud, der udbetales i 2014 reguleres fra marts 2013-prisniveau til gennemsnitlige 2014-priser. Tilskuddene i de efterfølgende år i kontraktperioden reguleres på tilsvarende vis til det pågældende års gennemsnitlige prisniveau.

JJR KRI

Pristalsreguleringen sker på grundlag af Finansministeriets senest offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset, som indarbejdes på Finansloven. Pristalsreguleringen følger dermed skønnet for pris- og lønforudsætninger, som fremgår af finansloven.

4.4.1. Tilskud i kontraktforlængelsesperioden

Hvis Transportministeriet gør brug af option på forlængelse af kontraktperioden, er tilskuddet pr. driftsår det samme som det sidste år i den ordinære kontraktperiode jf. Bilag 3 (Tilbudsliste), tabel [1 og 2] eller [3 og 4], dog med pristalsregulering jf. pkt. 4.4. Såfremt optionen kaldes for en periode på mindre end et år, fastsættes tilskuddet forholdsmæssigt.

4.5. Operatørens sikkerhedsstillelse

Senest den 31. august 2014 skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut eller garant stilles anfordringsgaranti på 20 mio. DKK til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kontrakten.

Anfordringsgarantien skal udformes i overensstemmelse med Bilag 7 (Udkast til anfordringsgaranti).

Garantien tjener til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet får med operatøren i forbindelse med kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning.

4.5.1. Pengeinstitut

Ved anerkendt pengeinstitut forstås et pengeinstitut, hvis gældende rating svarer til niveau A (A- til AAA/Aaa) på Standard & Poor's og Moody's ratings af langfristet gæld.

Operatøren er forpligtet til omgående at informere Transportministeriet om alle forhold relateret til selskabets rating og udvikling heri.

Såfremt ratingen ændres til en lavere rating end A- eller bortfalder, skal operatøren uden ugrundet ophold;

- Enten stille sikkerhed for garantibeløbet i form af obligationer sådan som vilkårene er for belåning af obligationer i Danmarks Nationalbank, og med en kursværdi der altid mindst udgør garantibeløbet,
- eller erstatte med ny garant/opnå regaranti, således at anfordringsgarantien igen er udstedt af et pengeinstitut, som opfylder ratingkravet i første afsnit.
- eller erstatte med en garanti fra en anden garant, jf. pkt. 4.5.2.

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 5 bankdage efter, at garantens rating er nedjusteret, skal garanten på anfordring udbetale garantibeløbet til Transportministeriet. Beløbet indestår herefter

JR KRJ

som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil garantiforholdet er ophørt. Beløbet forrentes med Nationalbankens diskonto til enhver tid.

4.5.2. Anden garant

Hvis garantien udstedes af en anden garant, skal operatøren sammen med garantien fremsende dokumentation – evt. i form af et offentliggjort regnskab eller en revisorerklæring – der sandsynliggør, at den pågældende garant vil kunne løfte en økonomisk forpligtelse, der modsvarer garantien.

Såfremt garantens økonomiske situation efterfølgende ændres således, at det må påregnes, at den pågældende garant ikke længere vil kunne løfte en økonomisk forpligtelse, der modsvarer garantien skal operatøren uden ugrundet ophold;

- Enten stille sikkerhed for garantibeløbet i form af obligationer sådan som vilkårene er for belåning af obligationer i Danmarks Nationalbank, og med en kursværdi der altid mindst udgør garantibeløbet,

- eller erstatte med ny garant/opnå regaranti, således at anfordringsgarantien igen er udstedt af en garant, som opfylder de økonomiske krav i første afsnit.

- eller erstatte med en garanti fra et anerkendt pengeinstitut, jf. pkt. 4.5.1.

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 5 bankdage efter, at Transportministeriet er blevet opmærksom på, at den pågældende garant ikke længere vil kunne løfte en økonomisk forpligtelse, der modsvarer garantien og efter, at Transportministeriet har gjort operatøren opmærksom herpå, skal garanten på anfordring udbetale garantibeløbet til Transportministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil garantiforholdet er ophørt. Beløbet forrentes med Nationalbankens diskonto til enhver tid.

4.5.3. Sikkerhedsstillelse i form af forsikring

Operatøren kan opfylde kravet om sikkerhedsstillelse ved senest den 31. august 2014 at fremsende dokumentation for, at han har tegnet en forsikring hos et anerkendt forsikringsselskab, som stiller Transportministeriet på samme måde, som hvis operatøren havde fået udarbejdet en anfordringsgaranti. Forsikringssummen skal lyde på 20 mio. DKK og skal udbetales til Transportministeriet på dennes anfordring.

Ved anerkendt forsikringsselskab forstås et forsikringsselskab, som har tilladelse fra Finanstilsynet til at tegne forsikringer i Danmark.

Operatøren er forpligtet til omgående at informere Transportministeriet såfremt forsikringsselskabet mister sin tilladelse.

Hvis forsikringsselskabet mister sin tilladelse, skal operatøren uden ugrundet ophold;

- Enten stille sikkerhed for forsikringssummen i form af obligationer sådan som vilkårene er for belåning af obligationer i Danmarks Nationalbank, og med en kursværdi der altid mindst udgør forsikringssummen,
- eller erstatte med ny forsikring hos et forsikringsselskab, som har en tilladelse fra Finanstilsynet til at tegne forsikringer i Danmark.

Hvis ovennævnte erstatning af forsikringen ikke er effektueret senest 5 bankdage efter, at forsikringsselskabets rating er nedjusteret, skal forsikringsselskabet på anfordring udbetale forsikringssummen til Transportministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil forsikringsperioden er ophørt. Beløbet forrentes med Nationalbankens diskonto til enhver tid.

Forsikringen skal udformes således, at den giver Transportministeriet den i Bilag 7 (Udkast til anfordringsgaranti) anførte sikkerhed.

Forsikringssummen tjener til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet får med operatøren i forbindelse med kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning.

JJR KR

5. Operatørens misligholdelse

5.1. Mangler ved operatørens ydelser

En mangel ved operatørens ydelser foreligger, såfremt ydelserne ikke opfylder samtlige krav og beskrivelser i nærværende Hovedkontrakt, eller såfremt de i øvrigt ikke er, som Transportministeriet med rimelighed kunne forvente på grundlag af indholdet af kontrakten.

Det påhviler operatøren at give skriftlig meddelelse til Transportministeriet straks operatøren må indse, at der vil forekomme eller er konstateret ikke uvæsentlige mangler.

5.2. Transportministeriets misligholdelsesbeføjelser

5.2.1. Udskydelse af driftsstart

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

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

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

Såfremt der er uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Transportministeriet er berettiget til at udskyde operatørens driftsstart, er operatøren forpligtet til at følge Transportministeriets beslutning. Operatøren er således navnlig ikke berettiget til helt eller delvist at undlade at opfylde Hovedkontrakten i øvrigt eller lægge hindringer i vejen for, at Transportministeriet kan lade tredjemand udføre den udskudte drift.

Uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Transportministeriet var berettiget til at udskyde operatørens driftsstart, afgøres i overensstemmelse med pkt. 7.7.

I det omfang det herved fastslås, at Transportministeriet var berettiget til at beslutte at udskyde operatørens driftsstart, skal operatøren godtgøre samtli-

ge Transportministeriets omkostninger i forbindelse hermed, herunder Transportministeriets rimelige meromkostninger ved at lade tredjemand udføre den udskudte drift.

Da operatøren ikke modtager tilskud før faktisk driftsstart, jf. pkt. 4.4, betyder en udskydelse af driftsstart i medfør af ovennævnte bestemmelser, at operatøren ikke modtager tilskud i udskydelsesperioden.

5.2.2. Afhjælpning

Det påhviler operatøren uden anmodning fra Transportministeriet og uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler.

Såfremt operatøren ikke har afhjulpet en konstateret mangel inden udløbet af tidsfristen i Transportministeriets skriftlige påkrav herom, er Transportministeriet berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på operatørens regning, herunder på operatørens færger. Såfremt manglen medfører, at der slet ikke sejles, er Transportministeriet berettiget til at fastsætte tidsfristen til 120 timer. Ellers er Transportministeriet berettiget til at fastsætte tidsfristen til 30 kalenderdage.

5.2.3. Forholdsmæssigt afslag

Ved mangelfuld leverance kan Transportministeriet kræve forholdsmæssigt afslag i operatørens tilskud.

Driftsstop

Ved driftsstof skal den forventede døgnefterspørgsel opfyldes. Såfremt dette indebærer indsættelse af andre færger end de, der fremgår af Bilag 4 (Operatørens tilbud), skal disse andre færger indsættes senest 72 timer efter afgangstidspunktet for den første afgang, som aflyses.

I tilfælde af driftsstop nedsættes det månedlige tilskud for hvert påbegyndt døgn ud over det første døgn med 1/30.

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

Ved driftsstop på over 72 timer betales udover reduktionen i tilskuddet på 1/30, en bod på 60.000 kr. pr. påbegyndt 24 timer fra begyndelsen af den 73. time.

Ovenstående bestemmelser om bod gælder ikke i tilfælde af force majeure.

Der henvises i øvrigt til Bilag 2 (Ydelsesspecifikation), pkt. 3.5.

Forsinkelser:

Såfremt operatøren gentagne gange er forsinket i forhold til den i sejlplanen angivne overfartstid, kan Transportministeriet kræve et forholdsmæssigt afslag i operatørens tilskud.

JR KRS

Forsinket driftsstart

Såfremt driftsstart overskrides som følge af forhold som operatøren hæfter for, skal operatøren betale en bod til Transportministeriet.

Boden udgør 20.000 DKK pr. påbegyndt kalenderdag. Bod kan maksimalt påløbe i 3 måneder og den maksimale bod ved overskridelse af driftsstart er således 1,8 mio. DKK.

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

5.2.4. Ophævelse

Transportministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser hæve kontrakten helt eller delvist efter Transportministeriets valg, såfremt der konstateres væsentlige mangler ved operatørens ydelser, og såfremt manglerne ikke inden for rimelig tid er afhjulpet.

Som væsentlig misligholdelse anses bl.a.:

- at besejling gentagne gange ikke opretholdes i overensstemmelse med de af Transportministeriet godkendte sejlplaner, herunder aflysninger i ikke acceptabelt omfang.
- at operatørens billetpriser overstiger de af Transportministeriet godkendte priser,
- at de til enhver tid gældende regler for den pågældendes færges udrustning, bemanding, sikkerhedsforhold mv. ikke overholdes,
- at Søfartsstyrelsen eventuelle krav ikke efterleves.
- at operatøren ikke har indsat den i operatørens tilbud angivne færge 30 kalenderdage efter driftsstart, jf. pkt. 3.2.
- at operatøren ikke senest 1 måned før driftsstart har skaffet den under pkt. 4.5 krævede anfordringsgaranti.
- at driftsstarten forsinkes med mere end 3 måneder.

Transportministeriet bestemmer i ophævelsesskrivelsen, hvornår ophævelsen skal have virkning.

Operatørens konkurs og betalingsstandsning

Ved operatørens konkurs er Transportministeriet berettiget til straks at hæve aftalen.

Hvis konkursboet efter konkurslovens regler har ret til at indtræde i denne kontrakt, skal konkursboet efter forespørgsel herom fra Transportministeriet 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 operatørens betalingsstandsning, rekonstruktionsbehandling, hvis der åbnes forhandling om tvangsakkord, eller opera-

tørens økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at operatøren må antages at være ude af stand til at opfylde kontrakten.

5.2.5. Erstatning

Operatøren er erstatningspligtig overfor Transportministeriet efter dansk rets almindelige regler, jf. dog neden for om force majeure.

5.3. Force majeure for operatøren

Operatøren skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor Transportministeriet for så vidt angår forhold, som skyldes force majeure.

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

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

Transportministeriet er berettiget til at hæve kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt operatøren er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

JJR KRS

6. Transportministeriets misligholdelse

6.1. Transportministeriets misligholdelse af betalingsforpligtelser

Såfremt Transportministeriet misligholder sine betalingsforpligtigelser i henhold til Hovedkontrakten, er operatøren berettiget til rente i overensstemmelse med rentelovens regler.

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

6.2. Anden misligholdelse fra Transportministeriets side

Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Transportministeriets side, skal operatøren straks reklamere herover.

6.3. Erstatning

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

6.4. Force majeure for Transportministeriet

Transportministeriet skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor operatøren for så vidt angår forhold, som skyldes force majeure.

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

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

Operatøren er berettiget til at hæve kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Transportministeriet er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

6.5. Fordringshavermora

Om Transportministeriets fordringshavermora gælder dansk rets almindelige regler.

7. Øvrige bestemmelser

7.1. Myndighedskrav mv.

Operatøren indestår for, at operatøren og alle operatørens ydelser til enhver tid opfylder samtlige relevante gældende krav, regler, myndighedsforskrifter mv., herunder såvel danske som relevante internationale bestemmelser.

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

7.2. Arbejdsklausul

Transportministeriet er i medfør af ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter forpligtet til at sikre, at operatøren og eventuelle underleverandører tilsikrer arbejdere løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der i henhold til en gældende kollektiv overenskomst, voldgiftskendelse, nationale love eller administrative forskrifter gælder for arbejde af samme art inden for vedkommende fag eller industri på den egn, hvor arbejdet udføres.

Der skal som reference anvendes en kollektiv overenskomst, der er repræsentativ for, hvad der i øvrigt gælder i Danmark i den pågældende sektor.

Operatøren forpligter sig til at sikre medarbejdere beskæftiget i Danmark med opgavens udførelse løn- og ansættelsesvilkår som nævnt ovenfor, og er forpligtet til at orientere de ansatte om de gældende arbejdsvilkår.

Overholder operatøren ikke ovennævnte krav, og medfører dette et berettiget krav på yderligere løn fra de ansatte, kan Transportministeriet tilbageholde vederlag til operatøren med henblik på at sikre de ansatte de nævnte ansættelsesvilkår.

7.3. Inspektion

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

7.4. Forsikring - ansvar for skade på 3. mand

Operatøren skal have tegnet sædvanlig kasko- og P & I – forsikring for de anvendte færger og forpligter sig til at opretholde forsikringsdækningen. Dokumentation for forsikring fremlægges på anmodning fra Transportministeriet.

JR KRI

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

Operatøren er ansvarlig for skade på passagerer og gods i henhold til sølovens regler.

Operatøren er ansvarlig for skade på havnefaciliteter og andre fartøjer i henhold til dansk rets alm. erstatningsregler.

7.5. Overdragelse

7.5.1. Transportministeriets overdragelse:

Transportministeriet har ret til at overdrage rettigheder og forpligtelser efter kontrakten til en anden offentlig virksomhed eller en institution, der ejes af det offentlige eller i det væsentlige drives for offentlige midler. Staten indestår for, at vedkommende institution, til hvem overdragelse finder sted, opfylder sine forpligtelser i henhold til kontrakten.

7.5.2. Operatørens overdragelse:

Operatøren kan kun med Transportministeriets forudgående skriftlige godkendelse overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge kontrakten til en tredjemand.

Transportministeriet kan kun nægte samtykke til en overdragelse, såfremt der foreligger en saglig grund.

Transportministeriet vil i den forbindelse bl.a. foretage en vurdering af styrker og svagheder hos den foreslåede tredjemand bl.a. med hensyn til økonomisk, finansiel, teknisk og faglig formåen.

Transportministeriet forbeholder sig ret til – som betingelse for at give samtykke til en overdragelse – efter omstændighederne f.eks. at kræve, at både operatør og tredjemand (som derefter bliver medoperatør) hæfter solidarisk for kontraktens opfyldelse, eller (som et andet eksempel) at operatøren erklærer at ville støtte den foreslåede tredjemand økonomisk, finansielt, teknisk og fagligt i forbindelse med den foreslåede tredjemands varetagelse af kontrakten.

7.6. Ændringer

Kontrakten kan kun ændres ved skriftlig aftale herom mellem parterne.

Alle ændringer af kontrakten skal udformes som tillægskontrakter, som nummereres fortløbende.

7.7. Tvistigheder

I tilfælde af tvist skal operatøren fortsætte med at opfylde Hovedkontrakten, som fortsætter uændret indtil tvisten er afgjort.

JR KRS

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

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

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

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

Voldgiftsretten udpeges af Voldgiftsinstituttet i overensstemmelse med ovennævnte regler. Klageren kan i sit klageskrift komme med forslag til sin voldgiftsdommer, mens indklagede i sit svarskrift kan komme med forslag til sin voldgiftsdommer. Den tredje voldgiftsdommer, der er Voldgiftsrettens formand bringes i forslag af Det Danske Voldgiftsinstitut, medmindre parterne inden udløbet af fristen for indklagedes svar i fællesskab foreslår en formand.

Stedet for voldgift er København.

Sagen skal afgøres efter dansk ret, jf. også pkt. 7.8, herunder også danske processuelle regler, og processproget – for skrifter såvel som for den mundtlige forhandling – er dansk.

7.8. Lovvalg

Kontrakten er undergivet dansk ret.

7.9. Offentliggørelse

Operatøren må uden Transportministeriets samtykke bruge Transportministeriet som reference.

Transportministeriet har ret til at offentliggøre kontrakten helt eller delvist.

7.10. Kontrakteksemplarer

Nærværende kontrakt oprettes i to enslydende eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Transportministeriet og operatøren.

JJR KR

7.11. Underskrift og datering

Den 24/6 - 2013

Den 24/6 - 2013

For Transportministeriet:

HAKON IVERSEN

DAVID KLÆSØE-LUND

For operatøren:

JOHN STEEN-RIKKELSEN

JØRGEN JENSEN

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

Transportministeriet

Bilag 1, Definitioner

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

JR KRS

Indhold

JK KRJ

1. Definitioner

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Afgang	En enkelt tur mellem Færgehavnen ved Ballen og Kalundborg Færgehavn.
Afgangstidspunkt	Tidspunktet for det øjeblik, hvor der ved påbegyndelsen af en afgang ikke længere er kontakt mellem færgens klap og færgelejets rampe eller klap.
Afgift	Ved afgift forstås opkrævning af en skat, som kræver hjemmel i eller i henhold til lov.
Aflysning	En planlagt afgang efter sejlplanen gennemføres/fuldføres ikke.
Ankomst	Det øjeblik, hvor der ved afslutningen af en afgang opnås kontakt mellem færgens klap og færgelejets rampe eller klap.
Ankomsttidspunkt	Tidspunktet for en ankomst.
Befordringsbestemmelser	Operatørens befordringsbestemmelser fastsætter alle relevante transportvilkår, herunder betingelserne for gyldige betalingsmidler, ansvar i forbindelse med befordring, refusion af billetter mv.
Billettype	Samlebetegnelse for gruppe af billetter med samme krav til maksimumtakst.
Dagstyper	Højkapacitetsdage: Dage, hvor der skal tilbydes en kapacitet svarende til 880 personbilenheder. Mellemkapacitetsdage: Dage, hvor der skal tilbydes en kapacitet svarende til 660 personbilenheder. Lavkapacitetsdage: Dage, hvor der skal tilbydes en kapacitet svarende til 360 personbilenheder.
Dobbelttur	Sejlads tur-retur til samme havn.
Driftsdøgn	Tiden fra og med kl. 06.00 til og med kl. 23.00.
Driftsdøgnstype	Gruppe af driftsdøgn med identiske færger, kapacitet, frekvens og overfartstid.
Driftsperiode	Tidsrummet fra driftsstart til kontraktudløb.
Driftsstart	Tidspunktet for operatørens overtagelse af

JJR TKS

Ord, udtryk, begreb	Betydning
	driften, jf. pkt. 3.2 i Hovedkontrakten.
Driftsstop	Et ophør i driften i et tidsrum, hvor der jf. sejlplanen skulle have været afviklet en eller flere afgange. Omfanget af et driftsstop bestemmes som perioden fra det planlagte afgangstidspunkt for den første, aflyste afgang til det planlagte afgangstidspunkt for den første afgang efter driftsstoppet.
Driftsår	Et år i driftsperioden, opgjort fra 1. oktober til 30. september.
Forberedelsesperioden	Perioden fra kontraktindgåelse til driftsstart.
Force majeure	Forhold, som ligger udenfor Transportministeriet og operatørens kontrol, og som umuliggør opfyldelse af kontrakten. Eller forhold, som ligger udenfor Transportministeriet og operatørens kontrol, og som medfører, at opfyldelse af kontrakten kun kan ske med betydelig risiko for skib, besætning eller passagerer. Force majeure omfatter bl.a. krig, naturkatastrofer, ekstreme vejrforhold, nationalstrejke og andre indgreb i samfundsordenen. Force majeure omfatter ikke situationer, hvor operatøren ved rettidig omhu havde kunnet tage sådanne forholdsregler, så han stadig havde kunnet opfylde kontrakten, eller hvor forholdene var kendt af operatøren på tidspunktet for aftaleindgåelsen.
Forsinkelse	Forsinkelse i forhold til det i sejlplanen angivne tidspunkt for ankomst.
Godkendt passagerkapacitet	Passagerkapaciteten, som den fremgår af skibets Passenger Ship Safety Certificate eller HSC Certificate.
Kontraktperiode	Perioden fra kontraktindgåelse til kontraktens ophør.
Kontrakttildeling	Tidspunktet, hvor Transportministeriet oplyser hvem der agtes indgået kontrakt med.
Kontraktindgåelse	Tidspunktet for Transportministeriet og operatørens gensidige underskrift af Hovedkontrakten.

JR tks

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Listepris	Den pris pr. billet, der fremgår af operatørens officielle, af Transportministeriet godkendte, takstblad.
L-leje	Færgeleje som kun består af en rampe samt eventuelt en klap, og som kan benyttes af moderne færger.
Løstrailer	Sættevogn uden forvogn.
Milepæl	Tidspunkt hvor en given aktivitet i forberedelsesperioden skal være afsluttet.
Overfartstid	Tidsrum fra afgang til ankomst.
Pensionist	Person som er fyldt 65 år, eller som modtager pension efter Lov om social pension.
Personbilenhed	En køretøjsenhed på 4,50 meters længde og 1,75 meters bredde og med en højde på under 1,95 meter.
Principsejlplan	Oversigt over antallet af afgange pr. driftsdøgn eller driftsdøgnstype, samt deres placering over døgnet.
Sejlplan	Den til enhver tid gældende fortegnelse over alle planlagte afgange i et kalenderår med angivelse af afgangs- og ankomsttidspunkter samt hvilken færge der anvendes.
Sololastbil	Lastbil uden anhænger.
Tredjepart	Enhver part, udover operatøren og Transportministeriet, som operatøren skal samarbejde med.
Vogntog	Lastbil med anhænger.
Værftsophold, planlagt	Ophold, hvor en færge tages ud af drift med henblik på almindeligt, lovpligtigt eftersyn.

JJR KR

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

Transportministeriet

Bilag 2, Ydelsesspecifikation

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

JR KR

Indhold

JR KRS

JR KRS

1. Indledende bestemmelser

1.1. Indledning

I nærværende ydelsesspecifikation beskrives den ydelse vedrørende besejlingen af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg, som operatøren skal levere i henhold til denne Kontrakt.

1.2. Generelle krav

Operatøren indestår for, at operatøren og alle operatørens ydelser til enhver tid opfylder samtlige relevante gældende krav, såvel danske som internationale regler, myndighedsforskrifter mv., herunder bl.a. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177 af 24. november 2010.

Operatøren er forpligtet til at opfylde alle krav i ydelsesspecifikationen.

Besejlingen skal foregå mellem Færgehavnen ved Ballen og Kalundborg Havn, se dog pkt. 2.3 om farligt gods.

Operatøren skal endvidere udføre en række landbaserede aktiviteter, herunder varetagelse af billetsalg.

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.

1.3. Operatørens organisation

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

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

1.4. Befordringsbestemmelser

Operatøren skal have befordringsbestemmelser, der fastsætter alle relevante transportvilkår, herunder betingelserne for gyldige betalingsmidler, refusion af billetter mv. Befordringsbestemmelserne må ikke være i modstrid med andre dele af Kontrakten og må ikke adskille sig væsentligt fra befordringsbestemmelser for tilsvarende overfarter. Seneste opdaterede version skal fremsendes til Transportministeriet.

JR KR

2. Besejling

2.1. Driftsomfang og overfartstid

Operatøren er forpligtet til at opretholde besejling af overfarten i overensstemmelse med kontrakten, herunder nærværende Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) og Bilag 4 (Operatørens tilbud).

Der skal dagligt gennemføres mindst to dobbeltture. Der skal således gennemføres mindst to daglige afgange fra Samsø og to daglige afgange fra Kalundborg.

Besejlingen skal gennemføres i tidsrummet mellem kl. 6.00 (tidligste, acceptable afgangstidspunkt) og kl. 23.00 (seneste, acceptable ankomsttidspunkt). Tidsrummet mellem kl. 6.00 og kl. 23.00 benævnes driftsdøgnet. Fravigelser herfra kræver Transportministeriets forudgående, skriftlige godkendelse, jf. Hovedkontraktens pkt. 7.6.

Besejlingen skal tilrettelægges på en sådan måde, at efterspørgslen i videst muligt omfang imødekommes.

Første, daglige ankomsttidspunkt til Kalundborg på afgang fra Samsø må ikke være senere end kl. 9.00.

Sidste, daglige afgangstidspunkt på afgange fra Kalundborg må ikke være tidligere end kl. 17.00.

Der skal på afgange fra Samsø med afgangstidspunkt senest kl. 12.00 kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde.

Der skal på afgange fra Kalundborg med afgangstidspunkt tidligst kl. 12.00 kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde.

Overfartstiden på lavkapacitetsdage må ikke overstige 90 minutter.

Overfartstiden på mellemkapacitetsdage og højkapacitetsdage må ikke overstige 75 minutter.

2.2. Kapacitet

Kapaciteten skal som minimum være tilstrækkelig til, at der kan overføres de i tabel 1 anførte antal personbiler pr. driftsdøgn.

Operatørens foreløbige fordeling af kapacitetsdage fremgår af Bilag 4 (Operatørens tilbud).

JJR KRJ

Tabel 1 | Kapacitet pr. driftsdøgn

Kapacitetsdagstype	Kapacitet pr. driftsdøgn
Højkapacitetsdage	880 personbilenheder
Mellemkapacitetsdage	660 personbilenheder
Lavkapacitetsdage	360 personbilenheder

Mindst 40 dage pr. driftsår er højkapacitetsdage.

Mindst 155 dage pr. driftsår er mellemkapacitetsdage.

De øvrige dage pr. driftsår er lavkapacitetsdage.

Der skal på lavkapacitetsdage gennemføres mindst to daglige dobbeltture.

Der skal på mellemkapacitetsdage gennemføres mindst tre daglige dobbeltture.

Der skal på højkapacitetsdage gennemføres mindst fire daglige dobbeltture.

Såfremt den/de anvendte færge(r) anvendes til andre formål end til trafikeringen af overfarten Samsø-Kalundborg skal kapaciteten forstås som den del af færgens/færgernes samlede kapacitet, der er stillet til rådighed for trafikeringen af overfarten Samsø-Kalundborg.

2.3. Farligt gods

Der skal være minimum én afgang om ugen fra en havn på Samsø til en havn på Sjælland og minimum én afgang om ugen fra en havn på Sjælland til en havn på Samsø, hvor der skal kunne medbringes farligt gods. Operatøren skal herunder tilbyde transport af farligt gods i IMDG klasse 1 efter behov.

Der kan anvendes underleverandører til at udføre transport af farligt gods.

Der fastsættes ikke krav til på hvilke ugedage eller på hvilke tidspunkter på dagen, transport af farligt gods skal foregå.

Der fastsættes ikke krav til overfartstiden for transport af farligt gods.

Der fastsættes ikke krav til kapaciteten på skibe, der udfører transporten af farligt gods. Kapaciteten skal dog være tilstrækkelig til, at der ikke afvises kunder, som skal have transporteret farligt gods.

Afgange, hvor der medtages farligt gods, og som afvikles som en del ad den normale trafik, skal fremgå af publikumssejlplanen. Afgange, der gennemføres særligt med henblik på transport af farligt gods, skal meddeles publikum og Transportministeriet i passende tid forud.

JR KKI

2.4. Færger

Operatøren er forpligtet til at holde færgerne sødygtige 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 færgernes indretning, bemanding, drift mv. Færgerne skal til enhver tid fremstå veldrevede og skal holdes i en stand, der svarer til standen på tidspunktet for afgivelse af endeligt tilbud.

Det skal være muligt for passagererne at forsyne sig med fødevarer om bord i cafeteria eller lignende.

Operatøren er forpligtet til at overholde gældende regler om sikkerhed til søs. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010 med senere ændringer, bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter, jf. Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 6 af 13. september 2006, samt forordning (EF) nr. 725 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter.

Sikring af havnen, jf. bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter samt bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne, foretages af havneejeren, jf. pkt. 5.1.

Operatøren er forpligtet til at bemande færgerne i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning og øvrige krav fra myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen, ligesom operatøren er ansvarlig for, at den til enhver tid påkrævede sikkerhedsbesætning er om bord. Operatøren skal endvidere sørge for at relevant personale er uddannet i overensstemmelse med artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010.

Der skal på samtlige de anvendte færger være passagerkapacitet, der gør det muligt at overføre samtlige personer i de køretøjer, der medbringes. Der skal derudover være plads til at medbringe mindst 150 gående passagerer.

Det skal på mindst én af de dagligt anvendte færger være muligt at medtage mindst 80 længdemeter køretøjer i op til tilladt maksimal højde jf. bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk med senere ændring.

2.4.1. Miljøkrav til færger

Krav til nitrogenoxid (NOx)-emissioner

Emissioner af NOx fra færgens skibsmotorer skal være i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1460 af 14. december 2010 om Meddelelse fra Søfartsstyrelsen F, teknisk forskrift om skibes bygning og udstyr m.v.

Hvis færgen er bygget før år 2000 skal emissioner af NOx fra færgens skibsmotorer dog overholde følge grænseværdier, svarende til IMO Tier I:

JR KRJ

17,0 g/kWh, når n er mindre end 130 rpm;

45 x n (-0,2) g/kWh, når n er 130 rpm eller derover, men under 2000 rpm;

9,8 g/kWh, når n er 2000 rpm eller derover.

hvor n = motorens nominelle omdrejningstal (krumtapakslens omdrejninger per minut):

Operatøren skal fremsende dokumentation for overholdelse af NOx-emissionskravet.

Såfremt det konstateres, at kravene til emissioner af NOx fra færgens skibsmotorer overskrides, skal operatøren straks fremsende en plan med angivelse af, hvordan operatøren vil sikre, at emissionskravene overholdes fremadrettet.

Krav til svovloxid (SOx)-emissioner

Der må ikke anvendes skibsbrændstoffer med et svovlindhold, der overstiger 0,10 % m/m.

Der kan dog dispenseres herfor, jf. Annex 9, Resolution MEPC.184(59) af 17. juli 2009 vedr. Guidelines for exhaust gas cleaning systems.

2.5. Service

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

2.5.1. Krav til sprog

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

Sikkerhedsmeddelelser og informationer vedrørende overfarten til passagerne over højtalerne skal som minimum være på dansk og engelsk.

Skilte med tekst skal som minimum være udfærdiget på dansk og engelsk.

2.5.2. Elektronisk bookingsystem

Operatøren skal etablere et elektronisk bookingsystem, der gør det muligt for kunderne at forudbestille rejser via internettet, på samtlige billettyper på samtlige afgange.

2.5.3. Trafikinformationer

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

JSR KES

Operatøren skal ved uregelmæssigheder i færgedriften underrette passagerne om aflyste eller forsinkede afgange samt anvise eventuel alternativ transport til passagerer, der befinder sig ved anløbsstederne eller ombord.

2.5.4. Landfunktioner, herunder assistance til handicappede og bevægelseshæmmede

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

JR KRS

3. Sejlplaner

3.1. Generelt om sejlplaner

En beskrivelse af principperne for sejlplanerne for hvert år i driftsperioden fremgår af Bilag 4 (Operatørens 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 og med den 1. hverdag i 2015. Den sidste sejlplan gælder fra den 2. hverdag i det sidste år i driftsperioden til og med den sidste dag i driftsperioden.

Sejlplanerne skal som minimum opfylde de krav om driftsomfang, frekvens, overfartstid og kapacitet som er angivet i pkt. 2.1 og 2.2.

Operatørens udkast til sejlplan for et kalenderår i driftsperioden skal senest den 1. september i året før dens ikrafttræden fremsendes til Transportministeriets godkendelse. Dog skal operatørens udkast til sejlplan for perioden fra driftsstart til og med den 1. hverdag i 2015, fremsendes til Transportministeriets godkendelse senest 4 måneder før driftsstart.

Forud for fremsendelsen af udkast til sejlplan til Transportministeriet, skal udkastet fremsendes til Samsø Kommune til høring med en rimelig høringsfrist. Samsø Kommunes skriftlige høringssvar skal vedlægges det udkast til sejlplan, som fremsendes til Transportministeriets godkendelse.

Planlagte ændringer i de godkendte sejlplaner, f.eks. som følge af værftsophold, skal godkendes af Transportministeriet.

Transportministeriet skal hurtigst muligt orienteres skriftligt om enhver ændring i de godkendte sejlplaner.

3.2. Samarbejde med andre trafikoperatører

Operatøren skal sikre, at sejlplanen er koordineret med den øvrige kollektive trafik (såvel offentlig som privat drevne) med henblik på at sikre passagererne en så sammenhængende rejse som muligt.

3.2.1. Rejsekort

Transportministeriet kan pålægge operatøren en strukturel ændring af takstsystemet, f.eks. i forbindelse med indførelse af elektronisk rejsekort. I dette tilfælde må regulering af tilskuddet forhandles mellem parterne, således at der reguleres for nettoeffekten af ændringen af takstsystemet.

3.3. Information til passagererne

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

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

3.4. Planlagte værftsophold

Besejlingen skal opretholdes selv om færgen/færgerne er på planlagt værftsophold.

Planlagte værftsophold - herunder hvilken færge der indsættes som erstatningsfærge - skal fremgå af de udkast til sejlplaner, der årligt fremsendes til Transportministeriets godkendelse.

Planlagte værftsophold må kun finde sted i trafiksvage perioder og skal placeres, så de er til mindst mulig gene for trafikken. Varigheden af planlagte værftsophold må ikke overstige 10 dage.

For planlagte værftsophold gælder i øvrigt reglerne for driftsstop, jf. pkt. 3.5.

3.5. Driftsstop

Ved driftsstof skal den forventede døgnefterspørgsel opfyldes. Såfremt dette indebærer indsættelse af en anden færge/andre færger end den/de, der fremgår af Bilag 4 (Operatørens tilbud), skal denne anden færge/disse andre færger indsættes senest 72 timer efter afgangstidspunktet for den første afgang, som aflyses.

I tilfælde af driftsstop nedsættes det månedlige tilskud for hvert påbegyndt døgn ud over det første døgn med 1/30.

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

Ved driftsstop på over 72 timer betales udover reduktionen i tilskuddet på 1/30, en bod på 60.000 kr. pr. påbegyndt 24 timer fra begyndelsen af den 73. time.

Ovenstående bestemmelser om bod gælder ikke i tilfælde af force majeure.

Der henvises i øvrigt til Hovedkontrakten, pkt. 5.2.3.

3.6. Loyalitetsforpligtelse

Operatøren forpligter sig til at yde bistand, hvis der opstår driftsstop på ruten Sælvig-Hou. Formålet med denne bistand er i videst mulige omfang at

JR KRS

bibeholde den samlede kapacitet for besejlingen til og fra Samsø. Bistanden kræver ikke nødvendigvis besejling af havnen i Sælvig.

Operatørerne aftaler indbyrdes og inden driftsstart arten og omfanget af bistanden, herunder vederlag. Aftalen skal udformes på en måde, så operatøren vil kunne varetage sine forpligtelser i forbindelse med besejlingen af Kalundborg-Samsø.

Operatøren sikrer, at der ved effektuering af loyalitetsforpligtelsen gennemføres en tilstrækkelig information af de berørte passagerer.

Aftalen skal forelægges Transportministeriet til godkendelse senest 3 måneder inden driftsstart, jf. pkt. 6.2.

Det bemærkes, at Transportministeriet har indgået en aftale med Samsø Kommune om, at et evt. kommunalt rederi, som besejler ruten Sælvig-Hou, skal indgå en loyalitetsaftale med operatøren på samme vilkår, som er beskrevet i nærværende aftale.

Det understreges, at operatøren fortsat skal overholde sine forpligtelser i henhold til resten af denne kontrakt.

JJR tøs

4. Billetpriser

4.1. Generelt om billetpriser

Listepriserne gælder for et kalenderår af gangen. Den første oversigt over listepriser gælder fra driftsstart til og med den 1. hverdag i 2015. Den sidste oversigt over listepriser gælder fra den 2. hverdag i det sidste år i driftsperioden til og med den sidste dag i driftsperioden.

Operatøren skal udbyde alle de billettyper, der fremgår af tabel 2. Der må udbydes rabatbilletter eller andre billetter under hver enkelt af de i tabel 2 nævnte billettyper. Dette skal ske på saglige og ikke diskriminerede vilkår. Operatøren skal endvidere udbyde og fastsætte listepriser for de produkter, der er nævnt under pkt. 4.2.1. Operatøren kan udbyde andre billettyper, dog kun efter Transportministeriets forudgående skriftlige godkendelse.

Operatøren kan ændre den nærmere definition af en billettype, men dog udelukkende sådan, at hver enkelt billet gøres billigere for kunderne. Billettypen "Bil inkl. 5 personer" kan f.eks. ændres til "Bil inkl. 9 personer". Ændring i kravene til billettype kan kun foretages efter Transportministeriets godkendelse.

Såfremt billetpriserne tillægges et brændstoftillæg skal det af alle relevante billetter og prislister fremgå, hvor stor en del af den samlede pris pr. billet, der udgøres af brændstoftillægget.

4.2. Maksimumtakster

Listeprisen for hver enkelt billet må ikke overstige den maksimumtakst, der fremgår af tabel 2. De i tabel 2 angivne maksimumtakster er angivet i 2012-prisniveau.

De i tabel 2 angivne maksimumtakster er inkl. moms bortset fra priserne for lastbiler, sættevogne og vogntog, der er angivet ekskl. moms og skal opkræves ekskl. moms.

Tabel 2 | Maksimumtakster inkl. moms for overfarten Samsø-Kalundborg i 2012-prisniveau

Billettype	Maksimumpris (DKK)
Voksen	102,00
Voksen, Pendler	51,00
Barn 4-15 år	51,00
Barn 4-15 år, Pendler	25,00
Barn 0-3 år	0,00

JJe KR

Billettype	Maksimumpris (DKK)
Pensionist	51,00
Bil inkl. 5 personer, Normalbillet	406,00
Bil inkl. 5 personer, Billigbillet A	305,00
Bil inkl. 5 personer, Billigbillet B	203,00
Bil inkl. 5 personer, Pendler, 3. til 10. enkeltrejse pr. år	203,00
Bil inkl. 5 personer, Pendler, fra 11. årlige enkeltrejse	102,00
Bil inkl. 1 pensionist og evt. 1 ledsager	203,00
Bil inkl. 5 personer + campingvogn	610,00
Anhænger på bil	193,00
Motorcykel/knallert ekskl. fører	40,00
Cykel/cykelanhænger ekskl. fører	28,00
Bus inkl. fører	572,00
Selvkørende godskøretøj (herunder sololastbil, sættevogn og vogntog) op til 10 meters længde, inkl. fører	792,00[1]
Selvkørende godskøretøj (herunder sololastbil, sættevogn og vogntog) over 10 meters længde og op til 20 meters længde, inkl. fører	1.215,00[1]
Uledsaget godskøretøj (herunder løstrailer) op til 15 meters længde	1.063,00[1]
Håndtering af uledsaget godskøretøj	76,00[1]

1) Priserne for godskøretøjer og håndtering heraf er angivet ekskl. moms og skal opkræves ekskl. moms.

Operatøren skal tilbyde mængderabat på følgende billettyper: "Voksen", "Barn 12-15 år" og "Pensionist". Prisen pr. rejse på en billet med mængderabat må ikke overstige 80 % af prisen for en tilsvarende enkeltbillet. Antallet af enkeltrejser, der udløser en rabat, må ikke overstige 10. Tilsvarende rabat skal ydes for grupper. Vilkår for mængderabat skal indgå i operatørens udkast til listepriser og endelige listepriser.

4.2.1. Særlige billettyper

Operatøren skal selv fastsætte listepriser for følgende billettyper:

- Førerløs bil samt evt. håndtering heraf
- Tom bus samt evt. håndtering heraf
- Havetraktor golfbil, anhænger eller campingvogn, der ikke er spændt på en bil, samt evt. håndtering heraf
- Specialtransport samt evt. håndtering heraf

JR KR

- Biler med overlængde eller overbredde. Grænserne for overlængde og overbredde fastsættes af operatøren

- Busser med overlængde, overbredde eller overhøjde. Grænserne for overlængde, overbredde og overhøjde fastsættes af operatøren

- Godskøretøjer med overlængde (selvkørende godskøretøjer over 20 meters længde, uledsagede godskøretøjer over 15 meters længde), overbredde eller overhøjde. Grænserne for overlængde, overbredde og overhøjde fastsættes af operatøren

- Pakker, stykgods

Den af operatøren fastsatte listepris på de billettyper, der er omfattet af pkt. 4.2.1, må ikke adskille sig væsentligt fra listeprisen for sammenlignelige billettyper på tilsvarende overfarter.

Listeprisen for de billettyper, der er omfattet af pkt. 4.2.1, skal godkendes af Transportministeriet. Listeprisen for de billettyper, der er omfattet af pkt. 4.2.1, reguleres i henhold til pkt. 4.3.

Såfremt operatøren indfører krav om, at der kun medtages hjulbårent gods, skal operatøren vederlagsfrit stille vogn, lad eller lignende til rådighed, hvorpå ikke-hjulbårent gods kan anbringes.

4.2.2. Højdetillæg til listepriserne

Anvendes der færger med fleksible dæk, mezzanindæk eller lignende kan der indføres et tillæg til listepriserne, gældende for køretøjer, der er højere end en bestemt højde.

Såfremt listepriserne tillægges et højdetillæg skal operatøren oplyse følgende:

1. Hvilke køretøjer, der tillægges højdetillæg

2. Grænsen for, hvornår listeprisen tillægges højdetillæg

3. Højdetillæggets størrelse

Det af operatøren fastsatte højdetillæg må ikke adskille sig væsentligt fra højdetillægget på tilsvarende overfarter og må aldrig overstige 30 % af listeprisen for et tilsvarende køretøj uden højdetillæg.

Indførelse af højdetillæg skal forudgående godkendes af Transportministeriet.

Højdetillægget reguleres i henhold til pkt. 4.3.

JJR KKJ

4.3. Regulering af billetpriser

Maksimumtaksterne pr. billettype i tabel 2 er angivet i 2012-prisniveau.

Maksimumtaksterne pr. billettype reguleres årligt på grundlag af udviklingen i nettoprisindekset.

Maksimumtaksterne for de produkter, der er omfattet af pkt. 4.2.1, vil være den af operatøren angivne listepris for de pågældende produkter. Maksimumtaksterne for disse produkter reguleres ligeledes årligt på grundlag af udviklingen i nettoprisindekset.

Transportministeriet foretager regulering af maksimumtaksterne på baggrund af den forventede udvikling i nettoprisindekset. Den forventede udvikling i nettoprisindekset baseres på Økonomi- og Indenrigsministeriets, ved Transportministeriets fremsendelse af maksimumtaksterne, seneste udmeldte prognose for udviklingen i nettoprisindekset. Prognosen offentliggøres pt. i publikationen "Økonomisk Redegørelse". Transportministeriet fremsender til operatøren, senest den 1. august i året før listeprisernes ikrafttrædelse, maksimumtakster for det kommende kalenderår. Dog gælder det for Transportministeriets fremsendelse af maksimumtakster for perioden fra driftsstart til udgangen af december 2014 at dette fremsendes til operatøren senest 5 måneder før driftsstart.

Operatørens udkast til listepriser for et kalenderår i driftsperioden skal senest den 1. september i året før listeprisernes ikrafttræden fremsendes til Transportministeriets godkendelse. Dog gælder det for operatørens udkast til listepriser for perioden fra driftsstart til og med den 1. hverdag i 2015, at dette skal fremsendes til Transportministeriets godkendelse senest 4 måneder før driftsstart.

4.4. Gennemsnitspriser

Operatøren skal overholde en maksimal gennemsnitspris for billettyperne "Bil + 5 personer, Normalbillet", "Bil + 5 personer, Billigbillet A" og "Bil + 5 personer, Billigbillet B". Den maksimale gennemsnitspris er den pris, som alle de solgte billetter i de tre billettyper tilsammen må koste i gennemsnit i en måned.

15 % af de udbudte billetter pr. måned i de tre billettype tilsammen skal være af billettypen "Bil + 5 personer, Billigbillet A".

15 % af de udbudte billetter pr. måned i de tre billettype tilsammen skal være af billettypen "Bil + 5 personer, Billigbillet B".

Den maksimale gennemsnitspris i den første måned i driftsperioden er 90 % af maksimumprisen.

Operatøren skal, for hver måned i driftsperioden, udarbejde en opgørelse af den realiserede gennemsnitspris for billettyperne "Bil + 5 personer, Nor-

JJP KRI

malbillet", "Bil + 5 personer, Billigbillet A" og "Bil + 5 personer, Billigbillet B". Opgørelsen sendes sammen med beregningsgrundlaget til Transportministeriet. Opgørelsen skal basere sig på den realiserede omsætning og de realiserede trafikmængder. Opgørelsen angives i hele kroner (DKK).

For én måned af gangen opgøres den realiserede omsætning divideret med det realiserede antal solgte billetter. Omsætningen de akkumulerede indtægter fra salg af alle billetter omfattet af de ovennævnte billettyper inkl. moms. Omsætningen udgør således summen af de faktiske beløb, som de rejsende har betalt for billetterne.

Opgørelsen skal være Transportministeriet i hænde senest den 6. hverdag efter afslutningen af den måned, som opgørelsen vedrører. Opgørelsen for den sidste måned i driftsperioden skal således være Transportministeriet i hænde senest den 6. hverdag efter driftsperiodens udløb.

Såfremt operatøren overskrider den maksimale gennemsnitspris for de ovenfor nævnte billettyper i én måned (f.eks. oktober måned 2014), vil den maksimale gennemsnitspris i den næstfølgende måned (december måned 2014) blive reduceret tilsvarende.

Der foretages ikke reguleringer, såfremt operatørens realiserede gennemsnitspris er mindre en den af Transportministeriet opstillede maksimale gennemsnitspris.

Den første måned, hvor der kan foretages regulering i maksimumprisen er den tredje måned i driftsperioden. I denne måned foretages regulering på grundlag af den realiserede maksimumpris i den første måned i driftsperioden.

Ved overskridelse af kravene til maksimale gennemsnitspriser i de sidste to måneder af driftsperioden, gælder det særlige, at reguleringen foretages ved, at Transportministeriet reducerer tilskuddet til operatøren med den merindtægt, som operatøren uretmæssigt har modtaget ved at operere med for høje, realiserede gennemsnitspriser. Om nødvendigt reguleres forholdet i forbindelse med frigivelse af anfordringsgarantien.

4.5. Brændstofprisklausul

Med henblik på at skabe sikkerhed for afdækning af meromkostninger i forbindelse med uforholdsmæssige stigninger i brændstofpriserne kan der tillægges billetpriserne et brændstof tillæg.

4.5.1. Ved anvendelse af Brændstofmodel A

Med henblik på at sikre operatøren mod uforholdsmæssige stigninger i brændstofpriserne kan operatøren tillægge billetpriserne et brændstoftillæg.

Indførelse af et brændstoftillæg kræver Transportministeriets godkendelse.

JJK KEI

Som en grundlæggende forudsætning for Transportministeriets godkendelse skal operatøren til Transportministeriet fremsende:

- Dokumentation ved fakturaer, bilag mv. for operatørens faktiske udgifter til indkøb og levering af den anvendte mængde brændstof for hele den forløbne del af driftsperioden samt for den del af driftsperioden, der er indkøbt brændstof til ud over den forløbne del af perioden.

- Redegørelse for, hvori stigningen i brændstofomkostningen ligger.

- Angivelse af størrelsen på det påtænkte brændstoftillæg samt angivelse af, i hvilken tidsperiode, tillægget påtænkes effektueret.

Retten til indførelse af brændstoftillæg gælder kun for ét brændstofindkøb af gangen, hvor et brændstofindkøb også er en indgåelse af en prisforsikringsaftale eller lignende.

Ved næstkommende brændstofindkøb gentages godkendelsesproceduren som angivet ovenfor.

JR KRS

5. Havne

5.1. Generelt om havne

Den færgehavn, der vil blive anlagt ved Ballen vil blive ejet og drevet af Samsø Kommune.

Færgehavnen i Kalundborg ejes af Kalundborg Kommune.

Beskrivelse af Færgehavnen ved Ballen fremgår af Appendiks 2.1. Vilkår for benyttelse af Færgehavnen ved Ballen fremgår af Appendiks 2.1.

Beskrivelse af Færgehavnen i Kalundborg fremgår af Appendiks 2.2. Vilkår for benyttelse af Kalundborg Havn fremgår af Appendiks 2.2.

Operatøren skal indgå aftale med ejerne af bygninger og faciliteter mv. om benyttelse af bygninger, færgelejer, opmarcharealer, til- og frakørselsveje, lysregulering, belysning mv. Operatøren skal afholde eventuelle udgifter i forbindelse hermed.

Operatøren skal opfylde de til enhver tid gældende regler for anløb af havne, herunder særligt Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 6 af 13. september 2006 om bedre sikring af skibe i indenlandsk fart samt bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter.

5.2. Havneombygninger og -tilpasninger

Såfremt de anvendte færgers kapacitet, konstruktion eller andet, nødvendiggør ombygningsarbejder (herunder tilpasning og ombygning samt nyetablering af færgelejer) på havnen ved Ballen eller på Kalundborg Havn, skal disse forestås af operatøren, ligesom udgifterne hertil bæres af operatøren.

Ingen ændring af havne- og landanlæg, herunder såvel faste som bevægelige anlæg, på Færgehavnen ved Ballen og på Kalundborg Havn, samt på arealer i tilknytning hertil, kan gennemføres uden Samsø Kommunes og Kalundborg Kommunes forudgående skriftlige godkendelse. Alle forslag til ændringer skal forelægges kommunerne i form af fyldestgørende projektmateriale, herunder tidsplan for ændringsarbejderne.

Det påhviler operatøren at indhente alle nødvendige myndighedsgodkendelser i forbindelse med projektering, udførelse og ibrugtagning af nye eller ændrede anlæg.

Havneombygninger skal gennemføres på en sådan måde at det sikres, at driften påbegyndes den 1. oktober 2014.

JJR KP

Havneombygninger skal desuden gennemføres på en sådan måde, at den nuværende operatør kan gennemføre driften frem til kontraktophør ved udgangen af september 2014.

Opmarcharealerne skal have en indretning og omfang, der sikrer, at der ikke opstår tilbagestuvning mod tilstødende veje. Projekt for ændring af opmarcharealer, herunder skiltning og afmærkning skal godkendes af Østjyllands Politi eller Midt- og Vestsjællands Politi. Ændringerne skal være udført inden indsættelse af ny færgekapacitet.

5.3. Havneafgifter

5.3.1. Færgehavnen ved Ballen

I forbindelse med anløb af Færgehavnen ved Ballen betales en havneafgift til Samsø Kommune.

Havneafgiften fremgår af havneregulativet, som kan rekvireres ved henvendelse til Samsø Kommune.

5.3.2. Kalundborg Havn

I forbindelse med anløb af Færgehavnen i Kalundborg betales en havneafgift til Kalundborg Havn.

Havneafgiften er opsplittet på en anlægsafgift og en driftsafgift.

Anlægsafgiften opkræves af Kalundborg Havn med henblik på at dække Kalundborg Havns udgifter i forbindelse med betaling af afdrag og renter på det lån, som er optaget for at finansiere anlægget af Samsø-færgens leje i Kalundborg.

Vilkår for betaling af anlægsafgiften fremgår af Appendiks 2.3 (Aftale om visse infrastrukturinvesteringer i Kalundborg Havn, 18. april 2007).

Driftsafgiften og vilkår for betaling af driftsafgiften fremgår af havneregulativet vedr. benyttelse af Kalundborg Havn.

Havneregulativet kan rekvireres ved henvendelse til Kalundborg Havn.

JJR KRI

6. Forberedelsesperioden

6.1. Generelt om forberedelsesperioden

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

Operatøren er forpligtet til at samarbejde med Danske Færger A/S i hele forberedelsesperioden, ligesom Danske Færger A/S er forpligtet til at samarbejde med operatøren, jf. kontrakten af 11. juni 2007 mellem Transportministeriet og Danske Færger A/S om drift af den samfundsbegrundede færgetrafik mellem Samsø og Kalundborg i perioden 1. oktober 2008 til 30. september 2014.

6.2. Milepæle i forberedelsesperioden

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

Senest 2 uger efter kontraktindgåelsen skal operatøren over for Transportministeriet dokumentere, at operatøren har indgået nødvendige, bindende aftaler (ejerskab, leje eller lignende), der giver dispositionsret over de færger, der indgår i tilbuddet, herunder ret til at foretage eventuelle tilpasninger og ombygninger af færgerne. Dokumentationen kan f.eks. foreligge i form af at de i operatørens tilbud fremlagte betingede kontrakter eller Letter of Intent ophøjes til endeligt bindende kontrakter mellem tilbudsgiver og værft (såvel nybygning som ombygning) eller fremlæggelse af bindende skriftlige aftaler mellem operatøren og ejeren af færgen.

Senest 6 uger efter kontraktindgåelsen skal operatøren 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 operatøren afgive skriftlig status til Transportministeriet for de myndighedsgodkendelser, der skal gennemføres som forudsætning for færgens rettidige indsættelse.

Senest 3 måneder før driftsstart skal operatøren fremsende udkast til aftale mellem operatøren og operatøren på forbindelsen mellem Sælvig og Hou.

JJR KRS

Aftalen skal beskrive arten og omfanget af og vederlag for bistand i forbindelse med driftsstop på de to ruter.

Aftalen skal godkendes af Transportministeriet og Samsø Kommune, jf. pkt. 3.6.

Senest 2 måneder før driftsstart skal operatøren fremsende et udkast til befordringsbestemmelser til Transportministeriet. Befordringsbestemmelserne fastsætter alle relevante transportvilkår, herunder betingelser for gyldige betalingsmidler, refusion af billetter mv. De endelige befordringsbestemmelser skal fremsendes til Transportministeriet inden driftsstart.

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 Transportministeriet.

Transportministeriet forbeholder sig ret til, til enhver tid i forberedelsesperioden, at udbede sig status for operatørens forberedelser. Operatøren er forpligtet til, straks og udtømmende, at besvare Transportministeriets henvendelser om status for forberedelsesperioden.

7. Faste relationer mellem operatøren og Transportministeriet i kontraktperioden

7.1. Indberetninger

Operatøren skal senest den 6. hverdag i hver måned i driftsperioden, til Transportministeriet fremsende oversigter over trafiktal pr. gennemført tur i den forløbne måned. Indberetningen skal ikke foretages i den første måned efter driftsstart. Derimod skal der foretages indberetning senest den 6. hverdag i den første måned efter kontraktophør.

For hver enkelt afgang i den forløbne måned skal antal overførte enheder indenfor samtlige anvendte kategorier indberettes.

- Passagerer i alt fordelt på de anvendte aldersgrupper og billettyper
- Gående passagerer
- Personbiler fordelt på de anvendte billettyper
- Campingvogne (høje påhængsvogne)
- Anhængere (lave påhængsvogne)
- Busser samt antal passagerer i busser
- Cykler og cykelanhængere
- Motorcykler og knallerter
- Sololastbiler
- Sættevogne
- Vogntog
- Løstrailere
- Øvrige godskøretøjer

For køretøjer skal desuden antal længdemeter pr. afgang for hver af de ovenfor nævnte kategorier indberettes.

Såfremt der anvendes færger med fleksible dæk skal det for hver afgang indberettes, hvilken dækskonfiguration, der er anvendt.

Såfremt der anvendes færger med flere faste dæk skal det for hver afgang indberettes, hvilke dæk, der er anvendt.

- Desuden skal nedenstående nøgletal indberettes samlet for den forløbne måned:

JJR KRI

- Antal gennemførte enkeltture
- Antal aflyste enkeltture samt dato, planlagt afgangstidspunkt og årsag for hver aflyst tur
- Antal enkeltture, hvor der er indsat erstatning for den planlagte færge samt dato og planlagt afgangstidspunkt for hver af disse ture
- Faktisk afgangstidspunkt og faktisk ankomsttidspunkt for hver gennemført enkelttur
- Forbruget af brændstof pr. dag
- Antal tilmeldte på pendlerordningerne ved udgangen af den forløbne måned

Operatøren er endvidere, på anmodning fra Transportministeriet, forpligtet til, uden betaling, at levere enhver oplysning i relation til driften, som kan fremskaffes uden en uforholdsmæssig stor indsats.

7.2. Møder

Der afholdes kvartalsvis møder mellem Transportministeriet og operatøren igennem hele kontraktperioden. Transportministeriet fastsætter dagsordenen for møderne. Operatøren kan forinden bringe relevante emner op i forbindelse med fastsættelsen af dagsordnen.

JJR KRS

8. Ophør

8.1. Samarbejde med næste operatør

Den samfundsbegrunde færgebetjening af Samsø-Kalundborg vil skulle udbydes på ny inden udløbet af denne kontrakt. Hvis der herefter indgås kontrakt med en anden operatør (herefter benævnt næste operatør) end operatøren fra nærværende kontrakt, skal der ske en overdragelse af driften til næste operatør.

8.1.1. Drift

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

Operatøren skal bidrage til, at havnefaciliteter stilles til rådighed i forbindelse med prøvesejlads

Den næste operatør skal i nødvendigt omfang have adgang til at besigtige og opmåle faciliteter (terminaler, færgelejer mv.)

Operatøren er forpligtet til at samarbejde med den næste operatør i forbindelse med udførelse af eventuelle havneombygninger. Såfremt operatøren og næste operatør ikke kan blive enige om at få gennemført de for driften nødvendige havneombygninger til driftsstart, kan Transportministeriet for både operatørens og næste operatørs regning, iværksætte tiltag med henblik på at sikre rettidig driftsstart. Udgifterne hertil vil som udgangspunkt blive fordelt ligeligt mellem operatøren og næste operatør.

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

8.1.2. Refusion af billetter

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

8.2. Oplysninger til Transportministeriet

Operatøren skal stille informationer om vilkår for sejladsen, som er specifikke for de pågældende ruter, og som alene er i operatørens besiddelse til rådighed for Transportministeriets udarbejdelse af nyt udbudsmateriale.

JJR KR1

9. Appendiks

Nærværende Bilag 2 består endvidere af:

Appendiks 2.1: Færgehavnen ved Ballen

- **Kortbilag 2.1.A:** Situationsplan, indretning af bagareal (sort/hvid). Dateret 9. juli 2012.
- **Kortbilag 2.1.B:** Oversigtsplan, eksisterende forhold. Dateret 9. juli 2012.
- **Kortbilag 2.1.C:** Situationsplan, fremtidige forhold. Dateret 9. juli 2012.
- **Kortbilag 2.1.D:** Oversigtsplan, fremtidige forhold m. ortho foto. Dateret 15. august 2012.
- **Kortbilag 2.1.E:** Situationsplan, indretning af bagareal (farvelagt). Dateret 9. juli 2012.
- **Kortbilag 2.1.F:** Situationsplan, fremtidige forhold. Dateret 4. februar 2013.
- **Kortbilag 2.1.G:** Ydermole – Tværsnit A-A og C-C. Dateret 6. december 2012.
- **Kortbilag 2.1 H:** Ydermole – Tværsnit D-D, E-E og F-F. Dateret 6. december 2012.

Samtlige af de i Appendiks 2.1 viste kortbilag er arbejdstegninger. De viser ikke nødvendigvis det endelige havnelayout.

Appendiks 2.2: Samsø-færgens leje i Kalundborg Havn

- **Kortbilag 2.2.A**: Oversigtsplan
- **Kortbilag 2.2.B:** Afvandings- og ledningsplan
- **Kortbilag 2.2.C:** Spuns- og ankerplan
- **Kortbilag 2.2.D:** Kajtværsnit og detailsnit af overbygning
- **Kortbilag 2.2.E**: Betonoverbygning og ankerplader
- **Kortbilag 2.2.F:** Bulbfendergarage Klapgrav
- **Kortbilag 2.2.G:** Detaljer for bomanlæg
- **Kortbilag 2.2.H**: Udvidet billethus Plan
- **Kortbilag 2.2.I:** Fundament for hejsearrangement
- **Kortbilag 2.2.J:** Snit i klapgrav

JR KRI

- **Kortbilag 2.2.K:** Belægnings- og belysningsplan
- **Kortbilag 2.2.M**: Luftfoto 1
- **Kortbilag 2.2.N:** Luftfoto 2
- **Kortbilag 2.2.O:** Luftfoto 3
- **Kortbilag 2.2.P:** Luftfoto 4

Appendiks 2.3: Aftale om visse infrastrukturinvesteringer i Kalundborg Havn, 18. april 2007

Appendiks 2.4: Aftale om enebesejlingsret til Samsø-lejet i Kalundborg Havn, 18. april 2007

JJR KRI

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

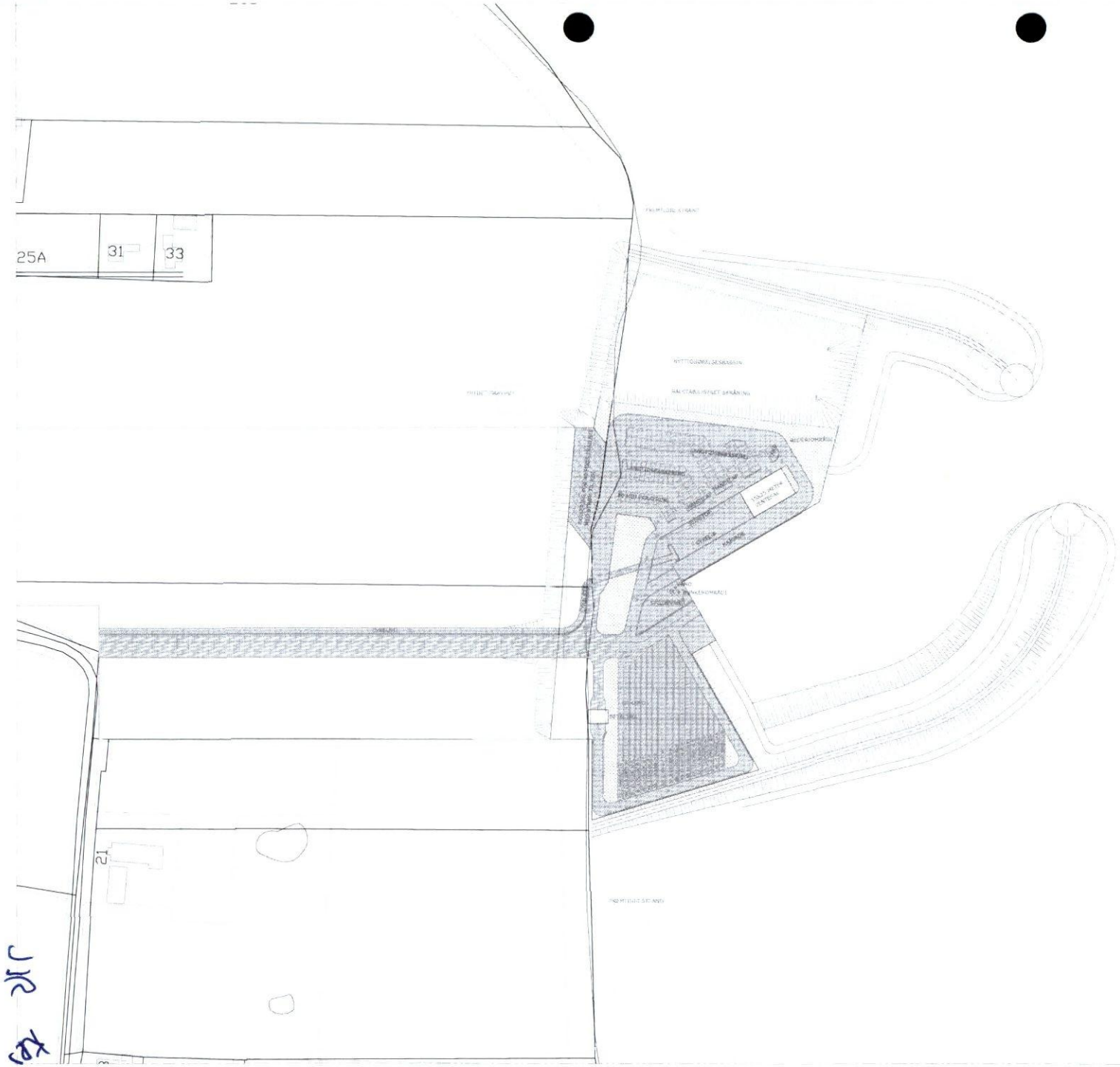
Transportministeriet

Appendiks 2.1, Beskrivelse af Færgehavnen ved Ballen

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

JJR



Note

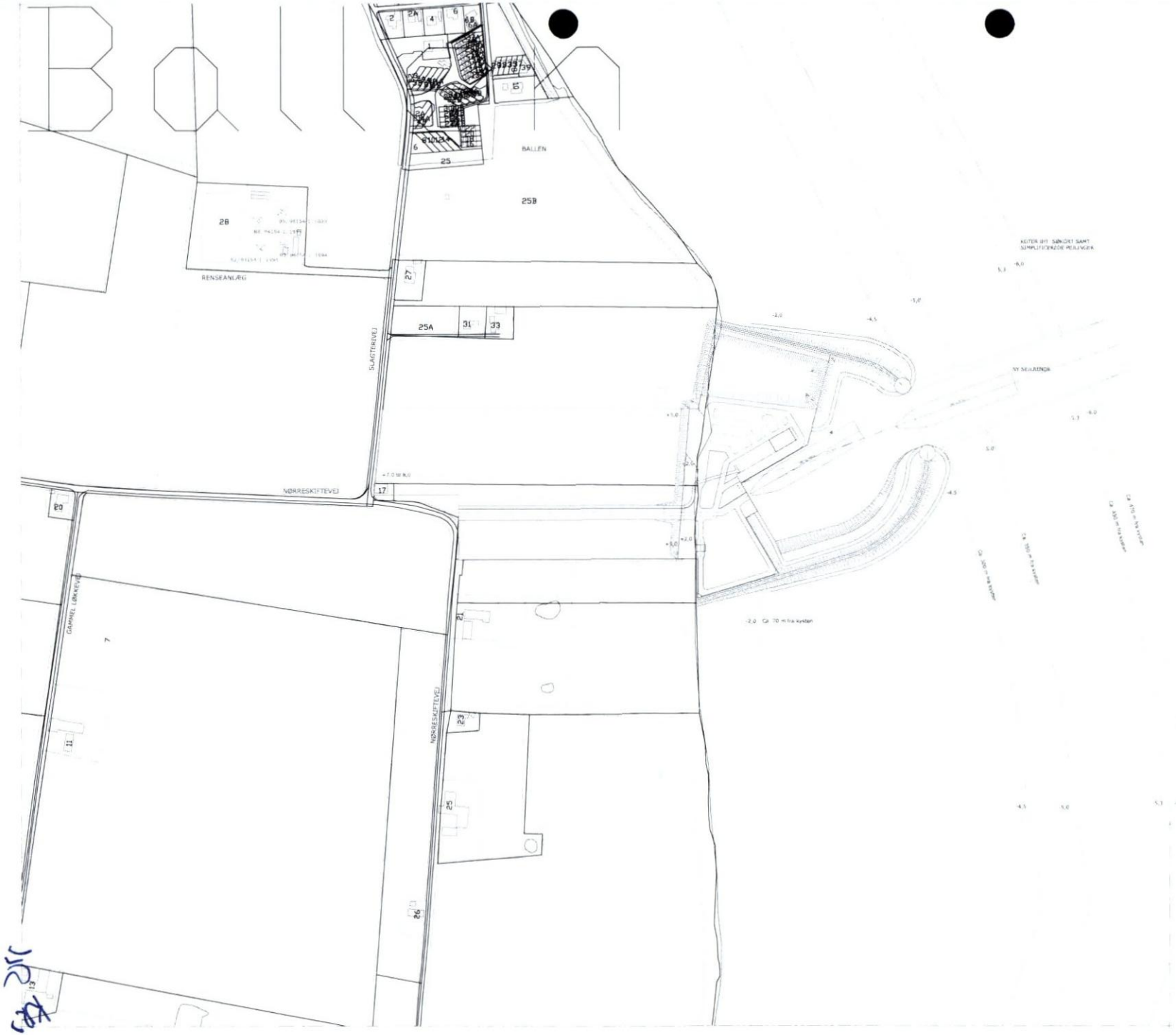
Henvisning

Sag: Samsø Kommune, Bådlen Færgehavn

Tegning: Situationsplan, Indretning af bagareal

Tegn. nr. 111

A1 Consult A/S
Torvegade 12C 8900 Randers C Tlf 86418410 Mobil 2216 6653

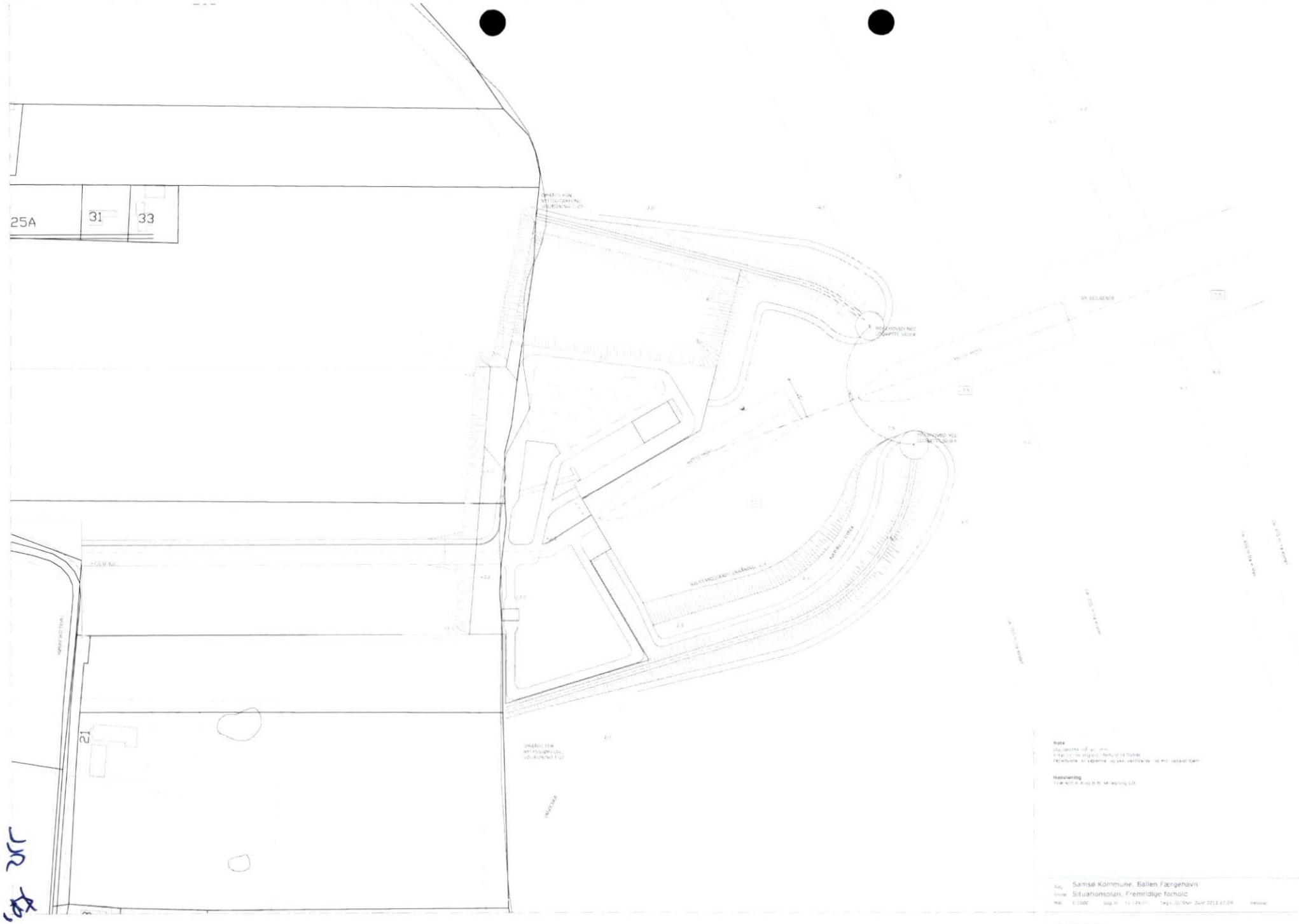


Sag: Samsø Kommune, Ballen Færgehavn

Indhold: Oversigtsplan, Eksisterende forhold

Tegn. nr. 100

A1 Consult A/S
Torvegade 12C 8900 Randers C Tlf 86418410 Mobil 2216 6653



Note

Henvisning

Samsø Kommune, Ballen Færgehavn

Situationsplan, Fremtidige forhold

110

A1 Consult A/S
Torvegade 12C 8900 Randers C Tlf 86416410 Mobil 2216 6653

Note

Udarbejdelse af vejprojekt / forhold til DWAS

Tegningsliste: Ej vejprofiler, og evt. profilsnit - se evt. skitseforslag

Målestok

1:200 A4 og 1:400 A3 - se tegning 121

Sag: Samsø Kommune, Ballen Færgehavn

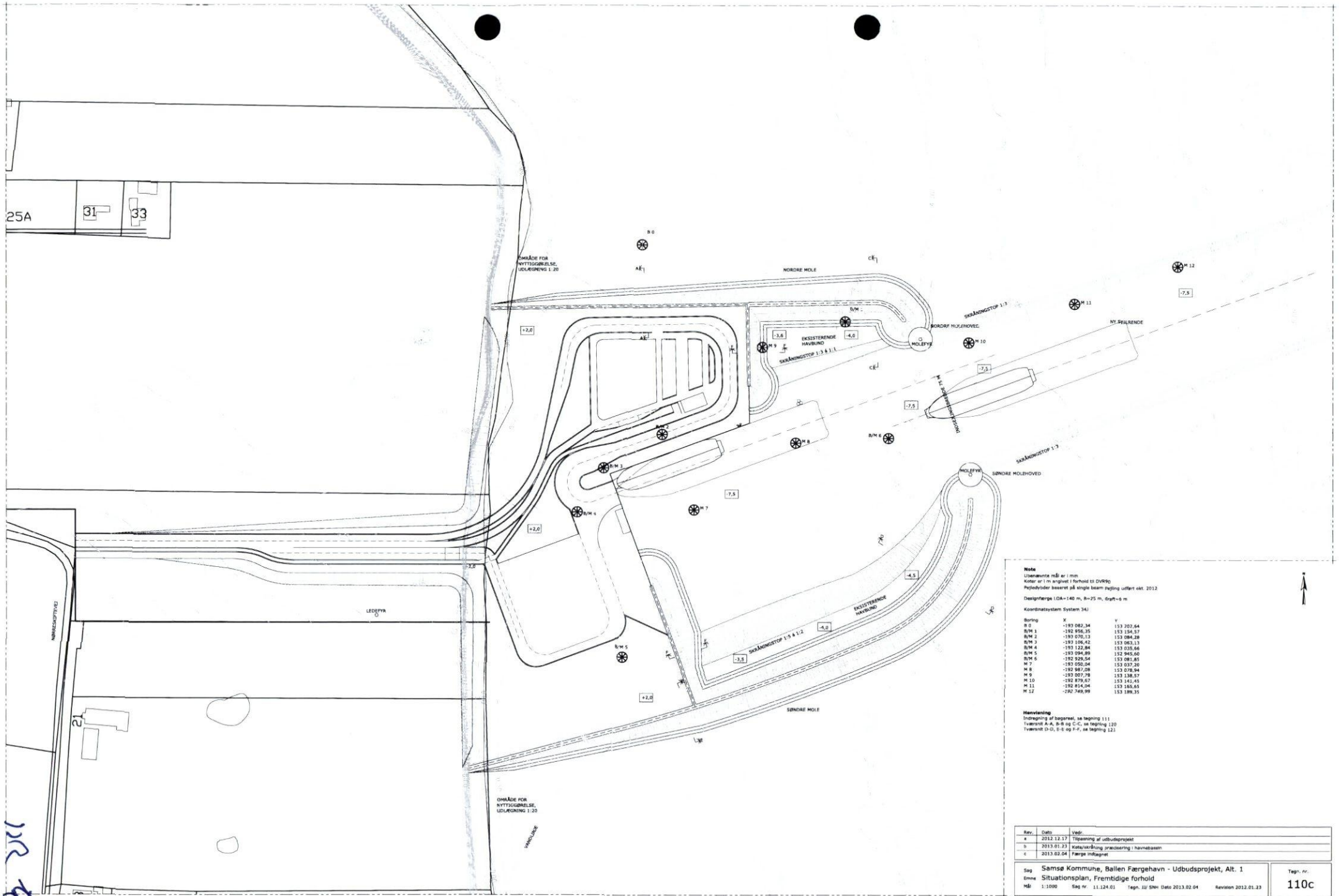
Emne: Situationsplan, indretning af bagareal

Mål: 1:1000 Sag nr.: 11.126.01 Tegn: Sørensen Dato: 2012.01.04 Revision:

Tegn. nr.: 111

A1 Consult A/S
Torvegade 12C 8900 Randers C Tlf 86418410 Mobil 2216 6653
info@a1-consult.dk www.a1consult.dk

JR



Note
Ubenævnte mål er i mm
Koter er i m angivet i forhold til DVR90
Pejledybder baseret på single beam pejling udført okt. 2012

Designførgø LOA=140 m, B=25 m, draft=6 m

Koordinatsystem System 34J

Boring	X	Y
B 0	-193 082,34	153 202,64
B/M 1	-192 956,35	153 154,57
B/M 2	-193 070,13	153 084,28
B/M 3	-193 106,42	153 063,13
B/M 4	-193 122,84	153 035,66
B/M 5	-193 094,89	152 945,60
B/M 6	-192 929,54	153 081,85
M 7	-193 050,04	153 037,20
M 8	-192 987,08	153 078,94
M 9	-193 007,78	153 138,57
M 10	-192 879,67	153 141,45
M 11	-192 814,04	153 165,65
M 12	-292 749,99	153 189,35

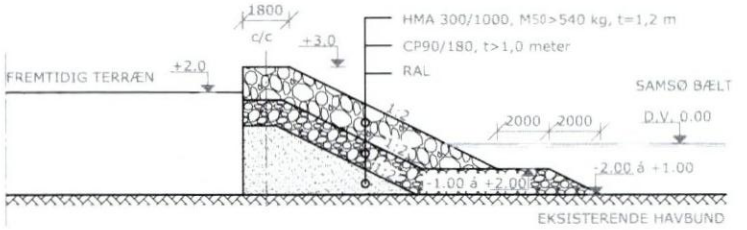
Henvisning
Indregning af bøgereel, se tegning 111
Tværsnit A-A, B-B og C-C, se tegning 120
Tværsnit D-D, E-E og F-F, se tegning 121

Rev.	Dato	Vedr.
a	2012.12.17	Tilpasning af udbudsprojekt
b	2013.01.23	Kotejustering placering i havnebassin
c	2013.02.04	Færge indtegnet

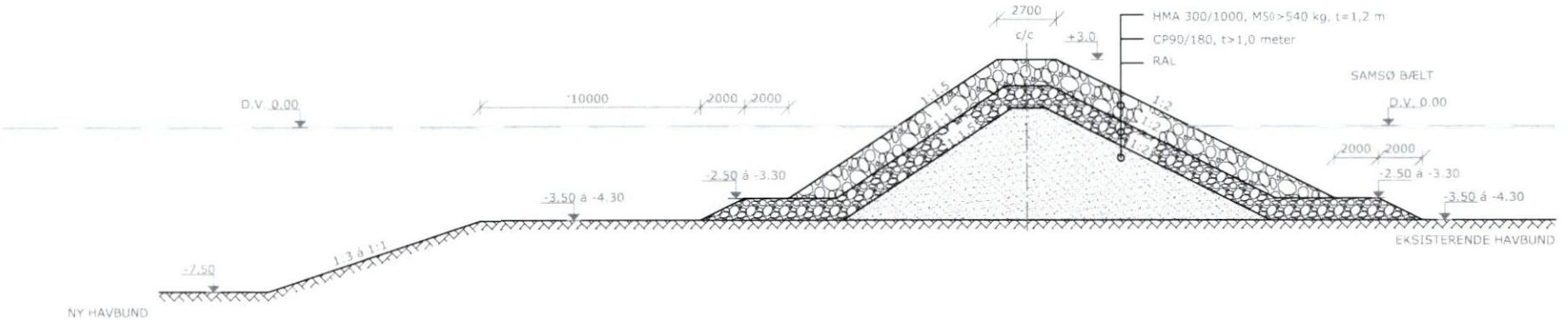
Sag: Samsø Kommune, Ballen Færgehavn - Udbudsprojekt, Alt. 1
Emne: Situationsplan, Fremtidige forhold
Mål: 1:1000 Sag nr. 11.124.01 Tegn. JJ/ SNH Dato 2013.02.04 Revision 2012.01.23

Tegn. nr. 110c

A1 Consult A/S
Torvegade 12C 8900 Randers C Tlf 86418410 Mobil 2216 6653
info@a1consult.dk www.a1consult.dk



SNIT A-A - NY MOLE



SNIT C-C - NY MOLE

Note
Ubenævnte mål er i m/m
Koter er i m angivet i forhold til DVR90

Henvisning
Situationsplan, se tegning 110

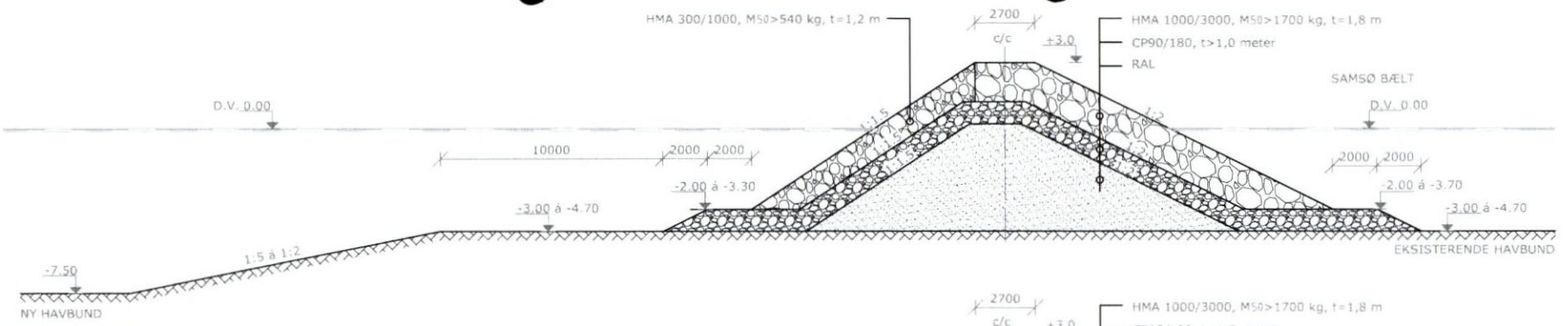
Rev.	Dato	Vedr.
a	2012.12.17	Tilpasning af udbudsprojekt
b	2013.01.24	Slettet Snit B-B, ændret skråningshældning

Sag Samsø Kommune, Ballen Færgehavn - Udbudsprojekt, Alt. 1
Emne Ydermole - Tværsnit A-A og C-C
Mål 1:200 Sag nr. 11.124.01 Tegn. JJ/SNH Dato 2012.12.06 Revision 2013.01.24

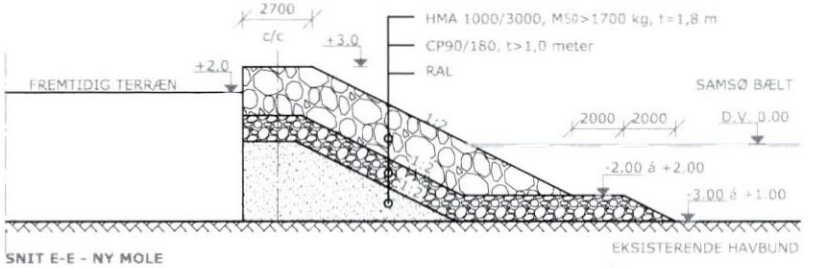
Tegn. nr. 120b

A1 Consult A/S
Torvegade 12C 8900 Randers C Tlf 86418410
info@a1consult.dk www.a1consult.dk

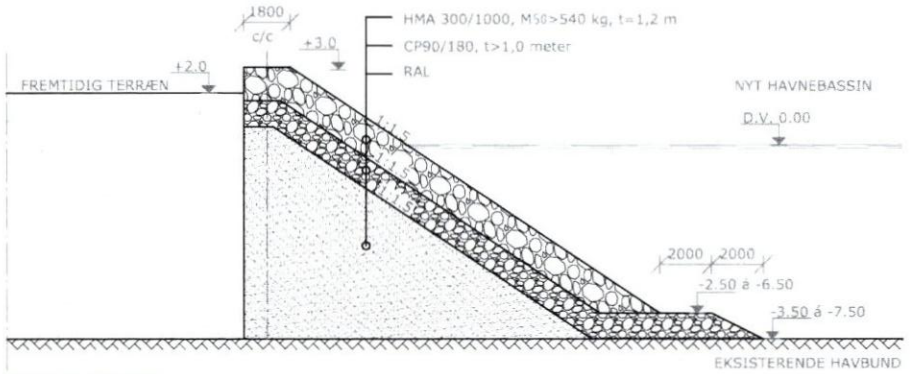
JJR



SNIT D-D - NY MOLE



SNIT E-E - NY MOLE



SNIT F-F - NY MOLE

Note
Ubenævnte mål er i mm
Koter er i m angivet i forhold til DVR90

Henvisning
Situationsplan, se tegning 110

Rev.	Dato	Vedr.
a	2012.12.17	Tilpasning af udbudsprojekt

Sag Samsø Kommune, Ballen Færgehavn - Udbudsprojekt, Alt. 1
Emne Ydermole - Tværsnit D-D, E-E og F-F
Mål 1:200 Sag nr. 11.124.01 Tegn. JJ/SNH Dato 2012.12.06 Revision 2012.12.17

Tegn. nr. 121a

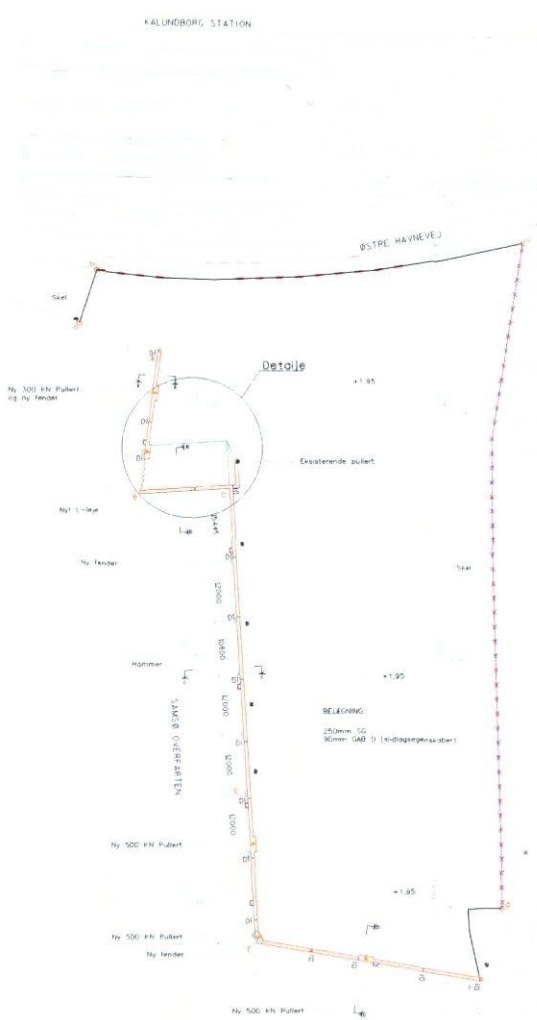
A1 Consult A/S
Torvegade 12C 8900 Randers C Tlf 86418410
info@a1consult.dk www.a1consult.dk

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

Transportministeriet

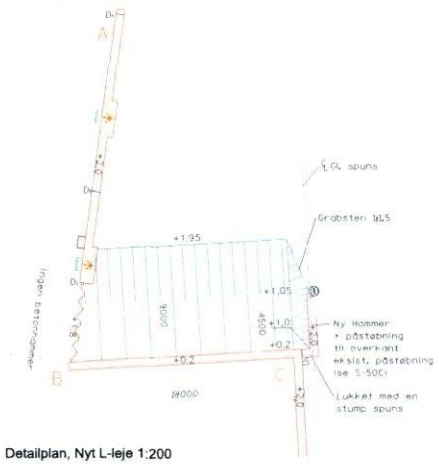
Appendiks 2.2, Beskrivelse af Samsøfærgens leje i Kalundborg Havn

Juni 2013



Plan, 1:500

	Easting (X)	Northing (Y)
a	631 378.58m	6 172 117.69m
b	631 379.80m	6 172 127.76m
c.	631 465.32m	6 172 135.37m
d	631 464.56m	6 172 999.38m



Detailplan, Nyt L-leje 1:200

Eksisterende forhold, 1:1000

S-10D

Noter

Ubenævnte mål er i mm

Koordinatsystem UTM 32 WGS 84

Koter i DVR 90

Hammerkote i normaltværsnit : +2,0

Signaturforklaring:

Fender 4 UE 300x1000 (E 2.0)
Ved kajhjørne 4 UE 400x1000 (E2.5)
Ved L-leje cylinderfendre Ø 1000 x 500 x 1000 mm

Stige / håndbøjle c/c 20 dobbeltjern

Dilatationsfuge

Trådhegn

Trafikpullerter pr. 4 meter forbundet med kæde

Henvisning

Se tegn. nr.	Emne
S-80	Afvandings- og ledningsplan

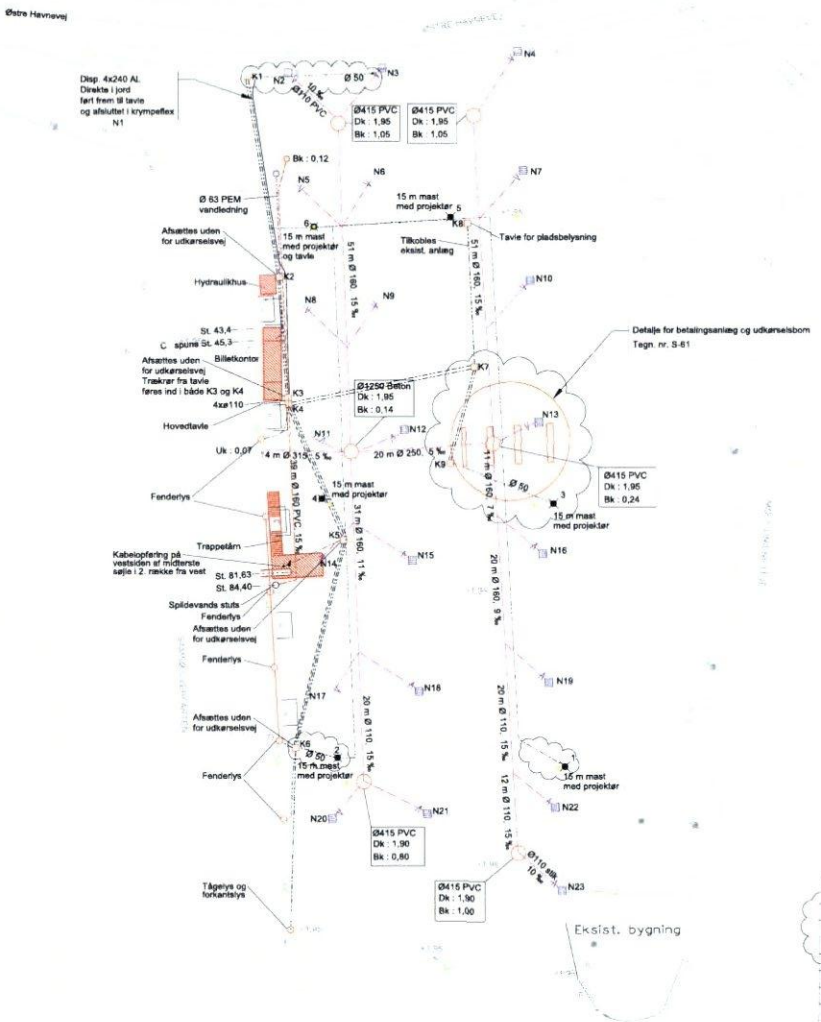
D	Belgrænes ændret (som udført)	26.01.2009	RKh	GuH	GuH
C	Nyt L-leje ændret	25.07.2008	Jee	TuH	GuH
B	Generel revision	09.05.2008	Jee	TuH	GuH
A	Leje længde L-leje ændret	06.05.2008	Jee	TuH	GuH
0	Udbud	11.01.2008	LFV/Jee	TuH	GuH
Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt

Sag	Kalundborg Havn Nyt L-leje til Samsø overfart	Sag nr.	07 456.06
Emne	Oversigtsplan	Tegn nr. Udgave	S-10C
Cad File	07456.06\ (Detaljegeo)\S-10 Oversigtsplan.dgn	Målestok	1:500 / 1:1000

NIRAS

NIRAS A/S
Åbyhøjvej 90
8100 Århus C
Telefon 8732 3232
Telefax 8732 3200
E-mail niras@niras.dk

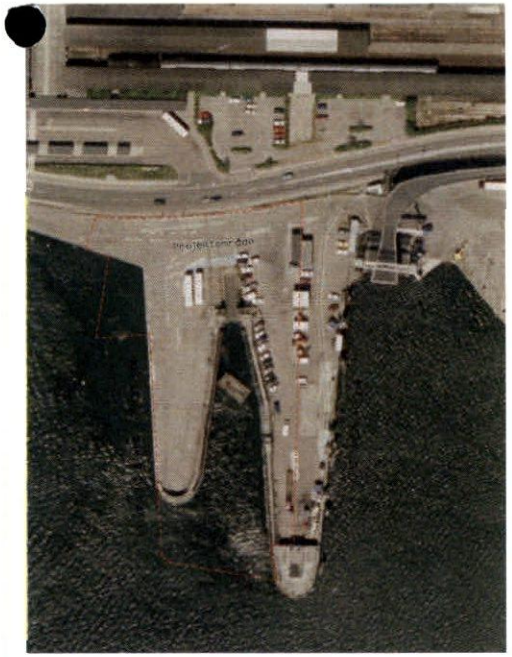
JJR 28/1



Koordinater

	X	Y
1	-165000.7772	138567.9345
2	-165035.8067	138569.1595
3	-165002.5082	138608.6146
4	-165038.1964	138609.2593
5	-165018.4589	138652.9348
* 6	-165039.4813	138651.4557
K1	-165049.7317	138674.8338
K2	-165044.8389	138643.6884
K3	-165043.5216	138624.9938
K4	-165043.4651	138623.9952
K5	-165034.8169	138602.8922
K6	-165042.3045	138570.7574
K7	-165014.7847	138629.6734
K8	-165015.8284	138651.9952
K9	-165018.4348	138614.7997

* Mast flyttes ikke



Eksisterende areal, 1:1000

Noter

S-60G

Ubenævnte mål er i mm

Koordinatsystem System 34

Koter i DVR 90

Dækselkote rendestensriste +1,85

Udløbskote rendestensbrønde +1.15

Lysmaster nr. 1-5 flyttes jf. tegn. nr. S-55

Signaturforklaring:

Dk : Dækselkote

Bk : Bundkote

Rk : Ristkote

Uk : Udløbskote

Eksisterende:
- Eksist. rendestensbrønd
- Ny rendestensbrønd
- Overfladekote +1,95
- Overfladekote + 1,85
- El kabel i kabelrør
- El mast (15m højde)

Disponibelt Ø110mm trækrør proppet for indtrængen af gnavere

Dåser og stålrør på hammer for fenderlys

Kabelbrønd

Vandledning

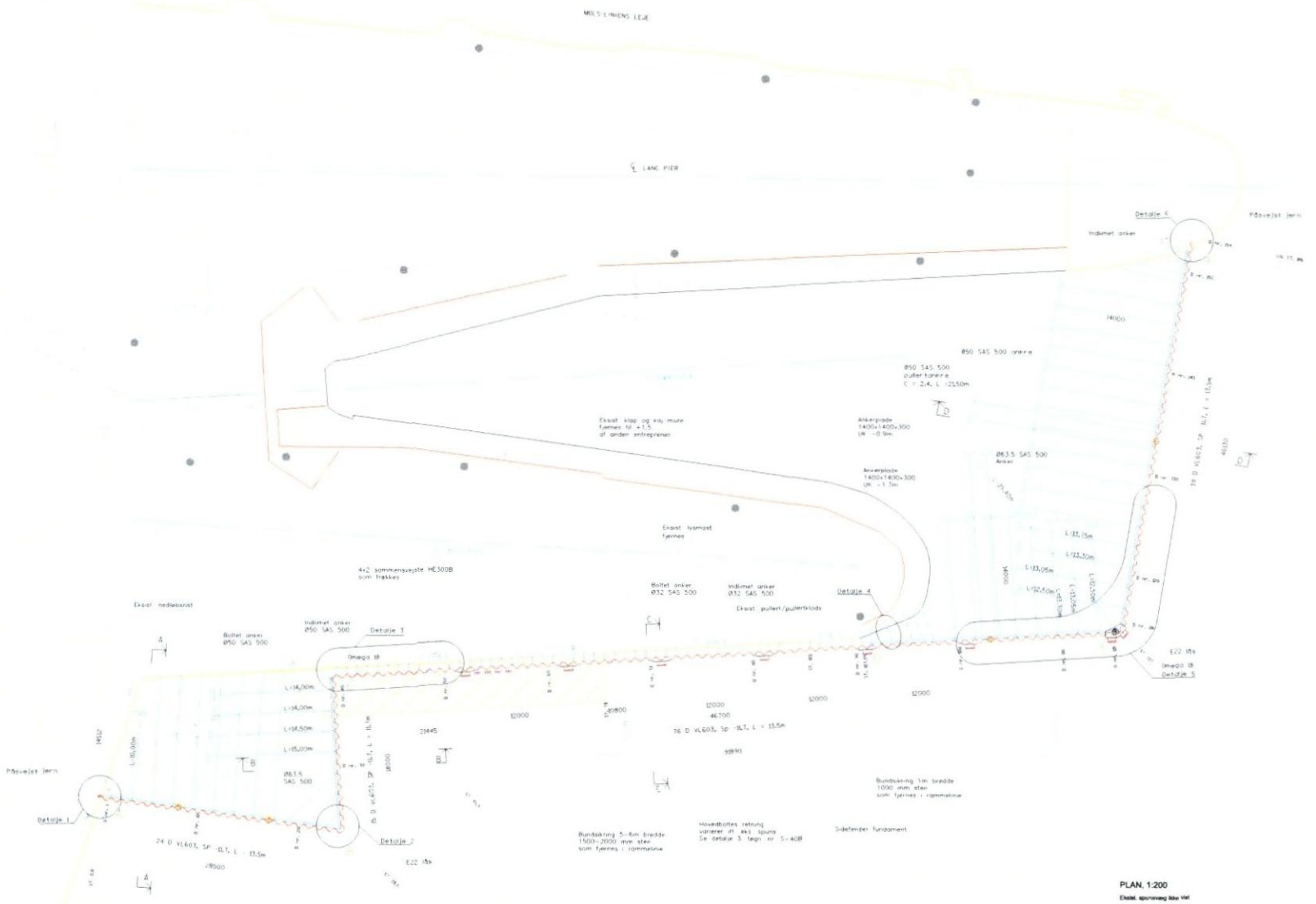
Spildevandsledning

Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
G	Suppl. kabelrør ved K1, K8, K7 og ny K9, mast 1, 3 og 5 flyttes	14.12.2009	Jee	GuH	GuH
F	Kabelbrønde tilrettet, tekster til kabelbrønde tilføjet. Oplysende tekster tilføjet.	07.12.2009	MRS	JHO	GuH
E	Skala ændret, kabelbrønde flyttet, koordinater	26.11.2009	Jee	KTS	GuH
D	Generel revision	13.11.2009	Jee	KTS	GuH
C	El-, spildevand og vandledninger	15.09.2009	Jee		GuH
B	Revideret rampe og Kuvertfald på st. E-F	09.06.2008	Jee	TuH	GuH
A	Ekstra masterække tilføjet. Masterlængder rettet til 15m	29.01.2008	Jee	TuH	GuH
0	Udkast	11.01.2008	LFr	AT	TuH

Sag	Kalundborg Havn Nyt L-løje til Samsø overfart	Sag nr	07.456.06 / 13.405.30
Emne	Afvandings- og ledningsplan	Tegn nr. Udgave	**S-60G**
Cad File	...07\456.06\...\Detaljeprojekt\S-60 Afvandings- og ledningsplan.dgn	Målestok	1:400

NIRAS
NIRAS A/S
Aboulevarden 80
8100 Århus C
Telefon 8732 3232
Telefax 8732 3250
E-mail niras@niras.dk

Cad File I:\SAG\13\405.30\PROJECT\07_DRAWINGS\07-90_CADMOD\S-60F.dgn



PLAN, 1:200

Eksist. spunsvæg ikke vist

JJR

Noter

S-20C

Ubenævnte mål er i mm

Koordinatsystem UTM 32 WGS 84

Koter i DVR 90

Pullertankerplader
1400 x 1400 x 300
UK : kote -0,9 m

Spunsankerplader
1400 x 1400 x 300
Uk : kote -1,7 m

Spunsprofil som VL 603 (S355)

SP : Spidskote

D : dobbeltjern

Ankerpunkt i normaltværsnit
kote +0,2 m

Henvisning

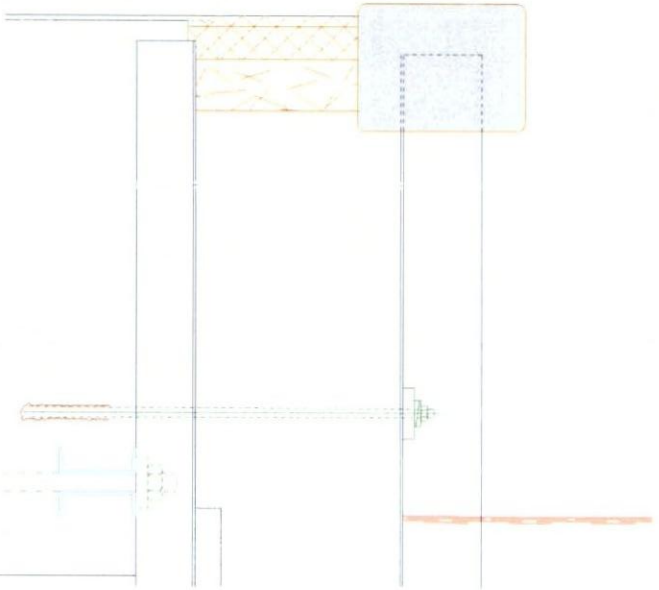
Se tegn. nr	Emne
S-30	Kajtværsnit
S-40	Spunsdetaljer, detalje 1 - 6
S-51	Placering af betonpæle, snit i fundament og rampe

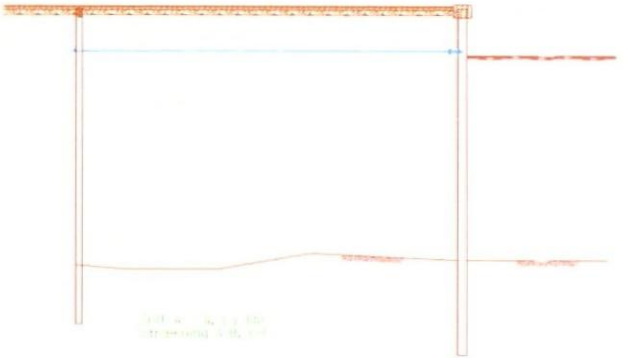
C	General revision	20.03.2008	Jas	TyH	GuH
B	Spuns [illegible] B - C. [illegible] 8,8 m, general revision	06.05.2008	Jas	KTS	GuH
A	Ankerlængde påført	28.01.2008	Jas	TyH	GuH
0	Udbud	11.01.2008	LFR	TyH	GuH
Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
Sag	Kalundborg Havn Nyt L-leje til Samsø overfart	Sag nr.	07.456.06		
Emne	Spuns- og ankerplan	Tegn nr. Udgave			S-20C
Cad File	[illegible]	Målestok	1:200		

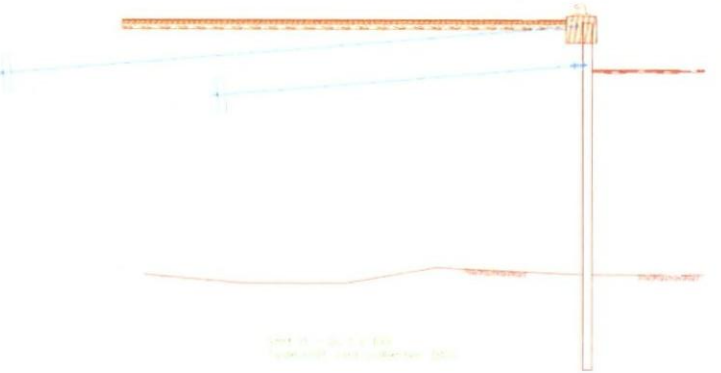
NIRAS

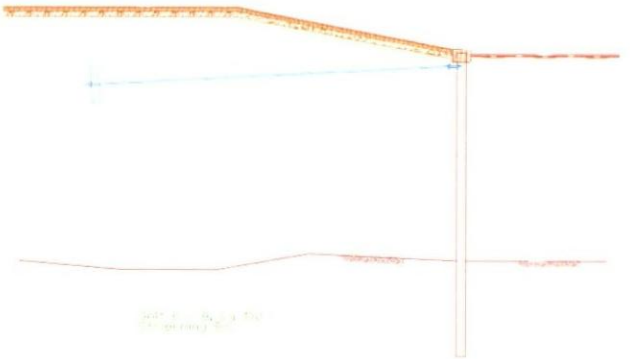
NIRAS A/S
[illegible]
8000 Århus C

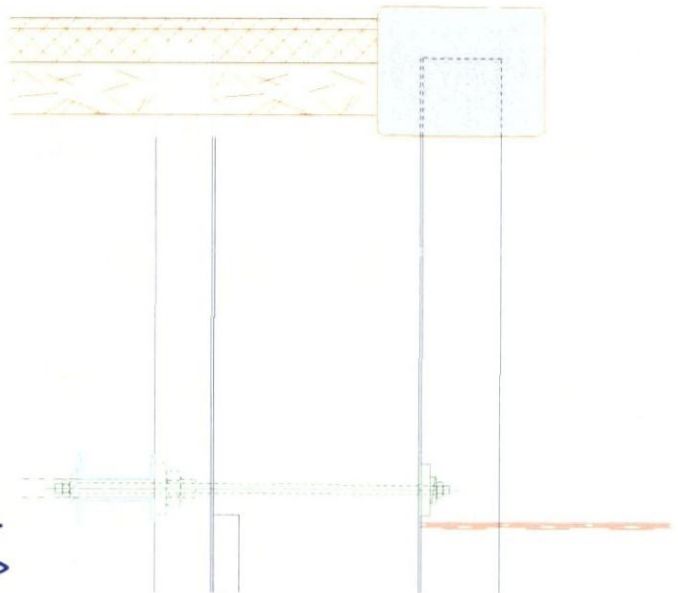
Telefon [illegible]
Telefax [illegible]
E-mail niras@niras.dk

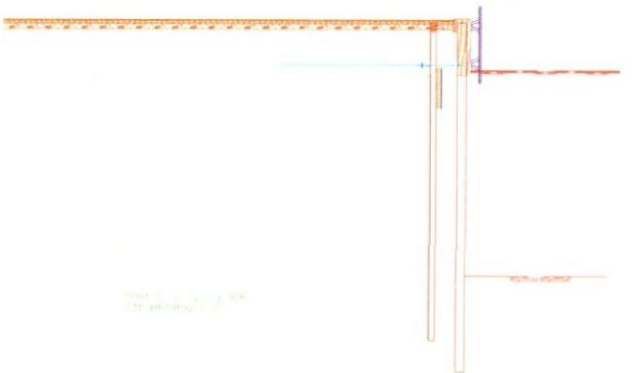












Noter

S-30B

Ubenævnte mål er i mm

Koter i DVR 90

Placering af fenderforstøbninger og fender ses af tegn. S-10

Henvisning

Se tegn. nr.	Emne
S-20	Snit
S-40	Spunsdetaljer. detalje 3
S-50	Betonoverbygning
S-51	Fenderfundamenter og rampe

Udgave	Integrations/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
B	Generel revision	09.06.2008	Jee	TuH	GuH
A	Generel revision	06.05.2008	Jee	TuH	GuH
0	Udbud	11.01.2008	LFR/Jee	TuH	GuH

Sag: Kalundborg Havn
Nyt I-leje til Samsø overfart

Sag nr. 07.456.06

Emne: Kajtværsnit og detailsnit af overbygning

Tegn nr. Udgave: **S-30B**

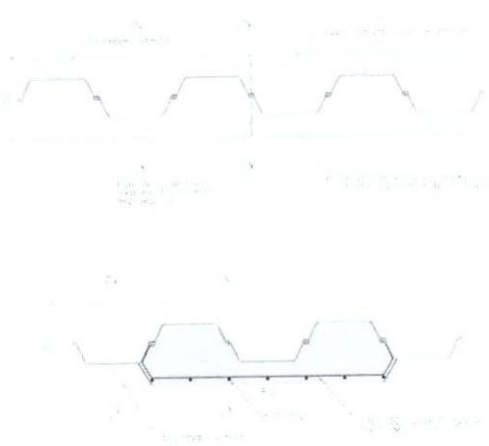
Cad File: ...07456.06...\Detaljtegninger\S-30 Kajtværsnit-detaljerit.dgn

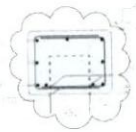
Målestok: 1:100 / 1:10

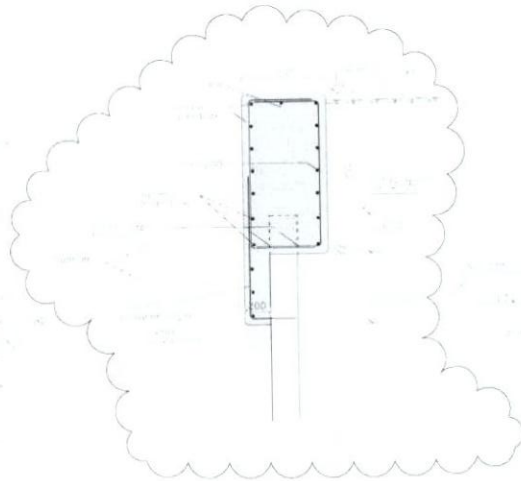
NIRAS

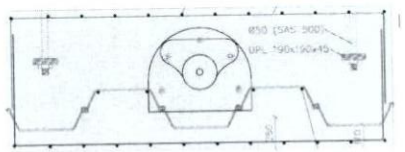
NIRAS A/S
Åboulevarden 80
8100 Århus C

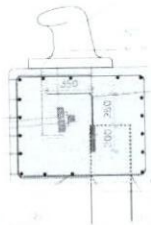
Telefon: 8732 3232
Telefax: 8732 3200
E-mail: niras@niras.dk









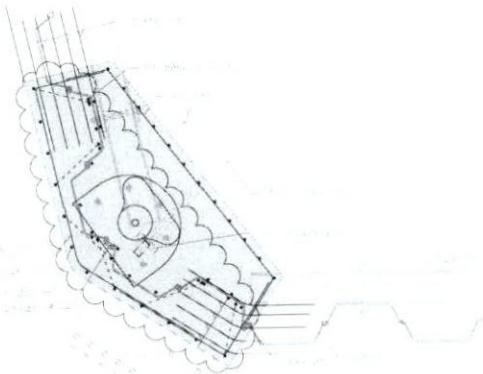


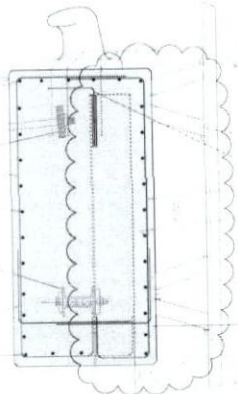
Noter

S-50C

Koter i DVR 90

Ubenævnte mål er i mm





Henvisning

Se tegn. nr.	Emne
S-10	Oversigtsplan
S-20	Spuns -og ankerplan
S-60	Generel note, stål- og betonarbejder

C	Generel revision, hyt snit i ny hammer ved rampe/pulvertblok	25.07.2008	Jee	TUH	GuH
B	Pullertfundament og fanderfundament ved sejlgarne	15.06.2008	Jee	TUH	GuH
A	Fanderfundamenter hævet til +3,50	06.06.2008	Jee	TUH	GuH
0	Udbud	14.01.2008	LFH/Jee	TUH	GuH
Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt

Sag: Kalundborg Havn
Nyt L-æje til Samsø overfart

Sag nr: 07.456.06

Emne: Betonoverbygning og ankerplader

Tegn. nr. / Udgave: S-50C

Cad File: 07\456.06\...\Detailprojekt\S-50 Betonoverbygning.dgn

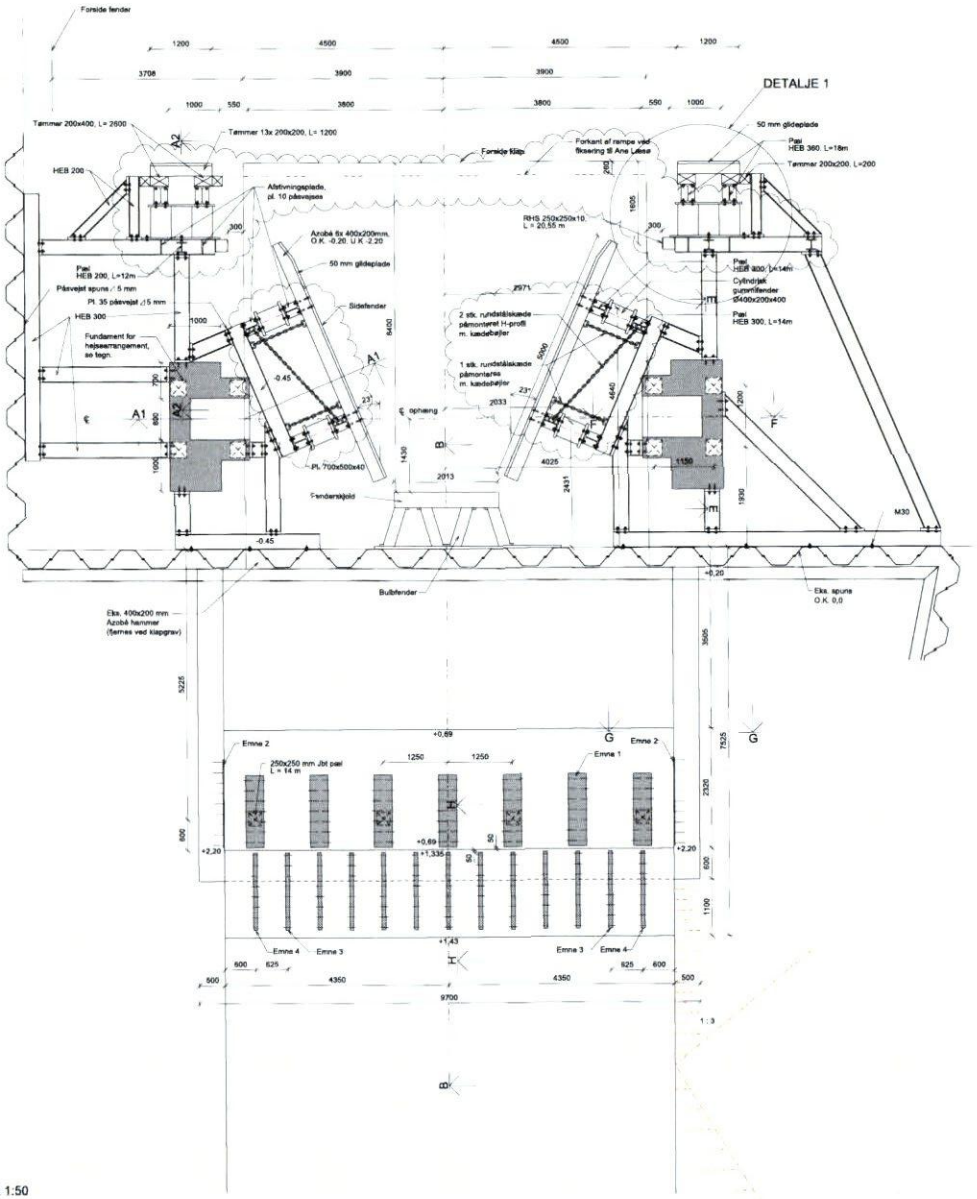
Målestok: 1:20

NIRAS

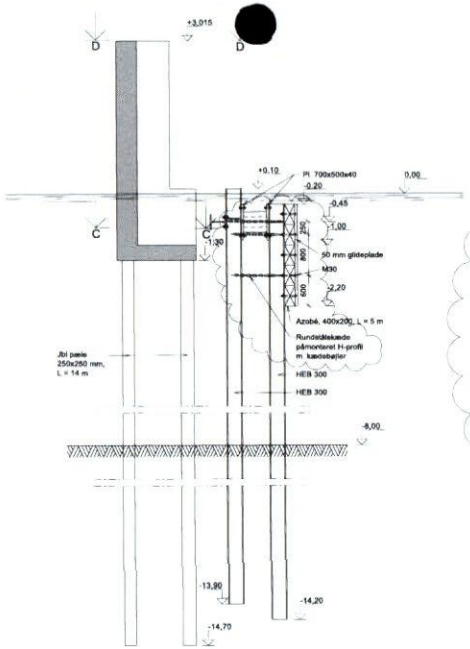
NIRAS A/S
Åboulevarden 80
8100 Århus C

Telefon: 8732 3232
Telefax: 8732 3200
E-mail: niras@niras.dk

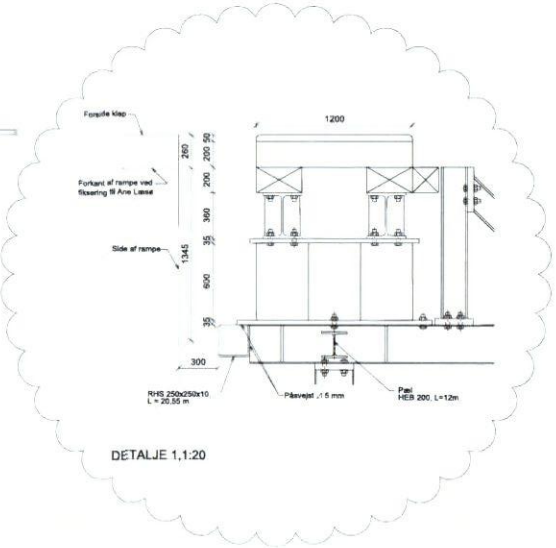
JJP



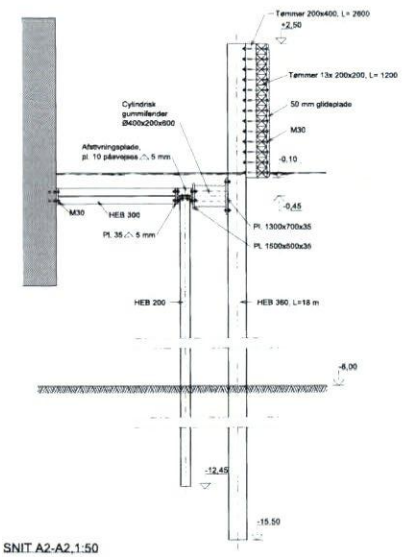
PLAN 1:50



SNIT A1-A1,1:50



DETALJE 1,1:20



SNIT A2-A2,1:50

NOTE:

Alle ubenævnte mål er i mm
Koter er i m i henhold til DVR90

Ubenævnte stålprofiler er HEB 300

Ubenævnte svejsesømme er 4 ◺

HENVISNINGER:

For snit se tegn. S-57
S-58

S-56 C

C	Rundstålskader tilføjes	2009.11.19	Jee	KTS	GUH
B	Generel revision	2009.11.06	Jee	KTS	GUH
A	Generel revision	2009.11.04	Jee	KTS	GUH
Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt

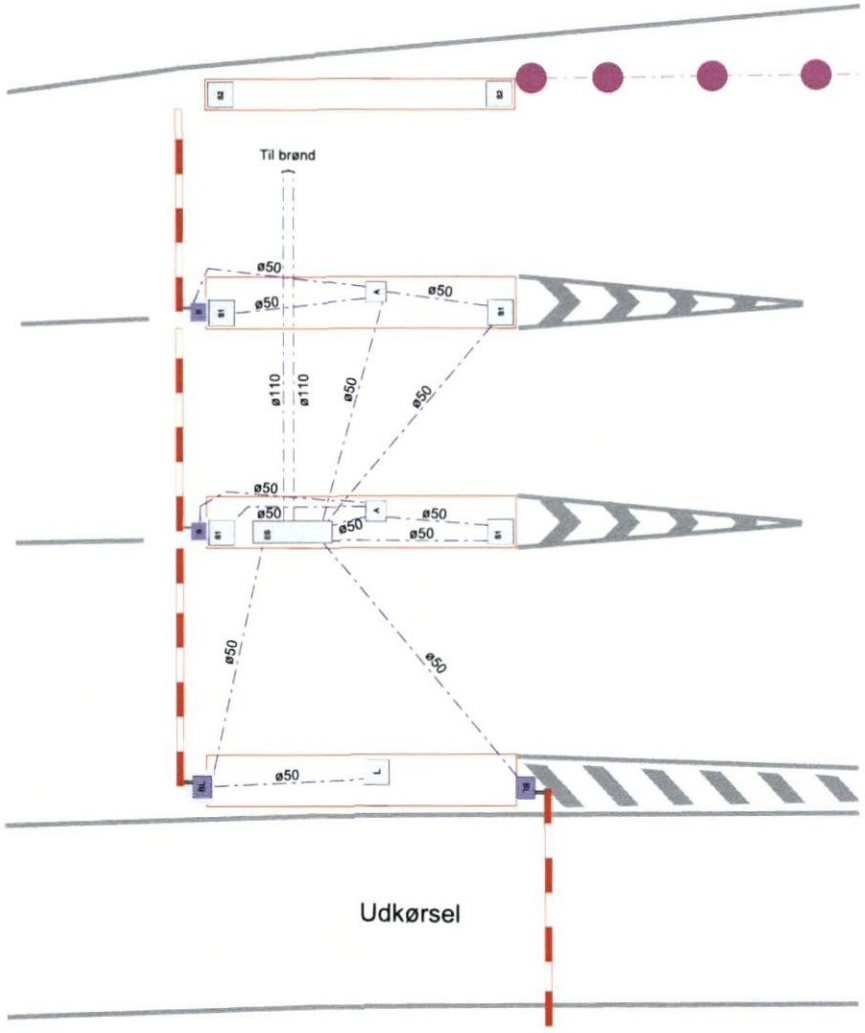
Bygherre:	Nordic Ferry Services A/S Nyt Samsø leje i Kalundborg Havn	Bygherre nr.: 13.405.30 Dato: 2009.09.15	
Emne:	Bulbfendergarage Klapgrav	Tegn nr.: S-56 C	Rev.:

Cad File: S-56C.dgn Udf.: RKN/Jee/KTS/Cont. GUH Godk.: GUH Mål: 1:50,1:20 594x630

NIRAS

NIRAS A/S
Åboulevarden 80
8000 Århus C
Telefon 8732 3232
Telefax 8732 3200
E-mail aarhus@niras.dk

Path: I:\BAD\13405_30\PROJECT\07_DRAWING\S07-90_CAD\MODS-56C.dgn Print: 11:41:29 20-11-2009



NOTE:

S-61 A

Alle ubenævnte mål er i meter.
Koter til overkant af fundament er 150 mm over terræn.

Signaturforklaring:

S1 S2	Projekt. fundament for portal
A	Projekt. fundament for betalingsautomat (personbiler)
L	Projekt. fundament for betalingsautomat (lastbiler)
B	Projekt. fundament for bom (personbiler)
BL	Projekt. fundament for bom (lastbiler og udkørsel)
ES	Projekt. fundament for styreskab

Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
A	Kabelrør til brønd flyttes og bom til udkørsel tilføjes, skala ændret	2009.11.26	Jee	KTS	GuH

Sag: Nordic Ferry Services AA/S
Kalundborg Færgehavn

Sag nr.: 13.405.31
Dato: 2009.09.15

Emne: Detaljer for bomanlæg

Tegn nr.: S-61 A

Rev.:

Cad File: S-61A.dgn Udf.: JHO Kont.: OSC Godk.: GuH Mål: 1:100 A 3

NIRAS

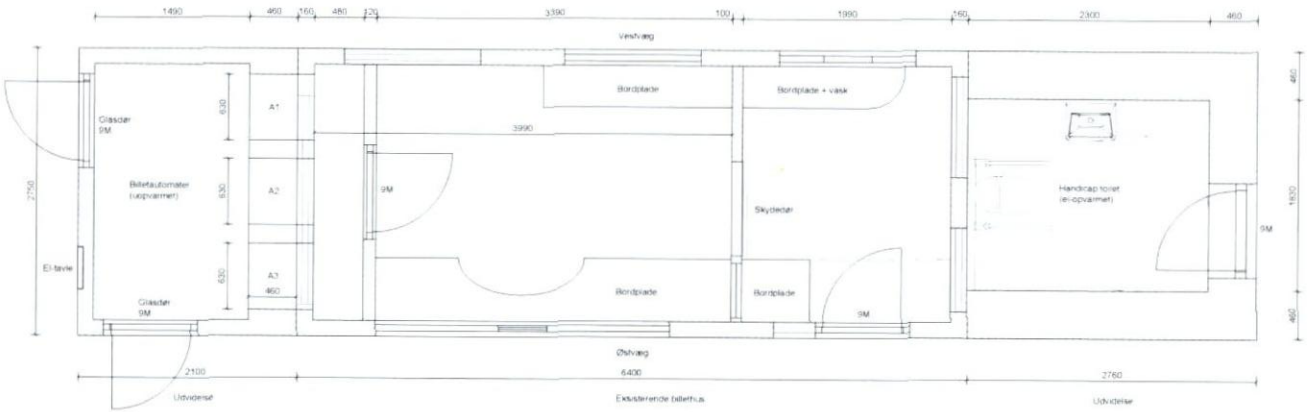
NIRAS A/S
Åboulevarden 80
8000 Århus C

Telefon 8732 3232
Telefax 8732 3200
E-mail aarhus@niras.dk

Path: I:\SAG\13\405.30\PROJECT\07_DRAWINGS\07-90_CADMOD\S-61A.dgn

Print: 16:23:21 26-11-2009

JJR



S-65

NOTE:

Alle ubenævnte mål er i mm
Koter er i m i henhold til DVR 90

A1, A2 og A3: Billetautomater 630x800 mm. UK = 800 mm over gulv

Isoleringskrav for tilbygninger skal opfylde nugældende bygningsreglement

Huset skal have separat vand og el måler.

Toiletsektionen skal udføres som handicaptoilet med direkte adgang udefra med 9 M dør med lås, med toilet håndvask, spejl, elektrisk håndtørrer, spulehane, etradiator, lys og ventilation samt klinkegulv med gulvafløb. Lys og ventilation aktiveres/deaktiveres ved døråbning.

Dør i gavlvæg flyttes til vinduesfelt i østligste sidevæg, hvor resterende vinduesfelt lukkes med vægkonstruktion som den eksisterende. Tilsvarende lukkes eksisterende vindue i gavlvæg.

Bordplade i lille rum afkortes. Der isættes køkkenvask i bordplade på vestside i lille rum med koldt vand.

I stort rum isættes ny 120 mm indervæg med 9M indadgående dør.

Gavlvæggen gennembrydes for installering af tre billetautomater i 630x800 mm huller med underkant 800 mm over gulv i forrum for billetautomater. Væg omkring billetautomater opbygges med fyldkerse 461 mm svarende til nudtidige isoleringskrav.

I nyt rum mellem ny 120 mm indervæg og ny gavlvæg med automater etableres belysning med lysrørsarmatur samt 4 stk. 230 volts stikkontakter.

Forrum for billetautomaterne er uopvarmet, med klinkegulv. Vægkonstruktion udføres som eksisterende hus. Der isættes to glasdøre i hærdet glas med lås. Rummet oplyses med lysrørsarmatur.

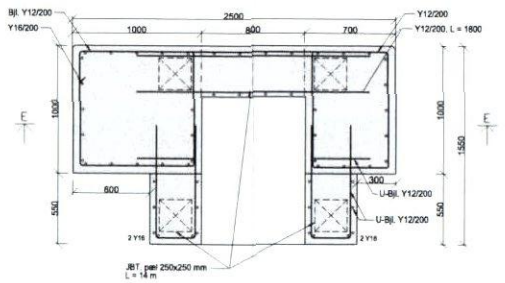
Der etableres tyverialarm af bygningen, bortset fra toilet sektionen, med alarm til G4S.

Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
Sag	Nordic Ferry Services A/S	Sag nr.	11 405 30		
	Nyt Samsø leje i Kalundborg Havn	Dato	2009 11 19		
Emne	Udvidet billethus	Tegn nr.			Rev.
	Plan		S-65		

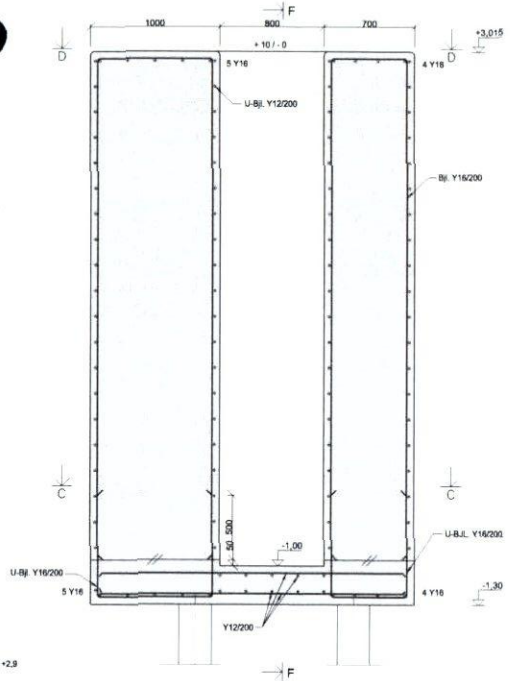
Cad File: T_S-65.dwg Udf: GuHMo Kontr: Godk: GUH Mål: 1:25 A4/x297

NIRAS
Abildskovvej 80
Postboks 815
8100 Århus C
Telefon: 8732 3232
Telefax: 8732 3200
E-mail: niras@niras.dk

JJR 28

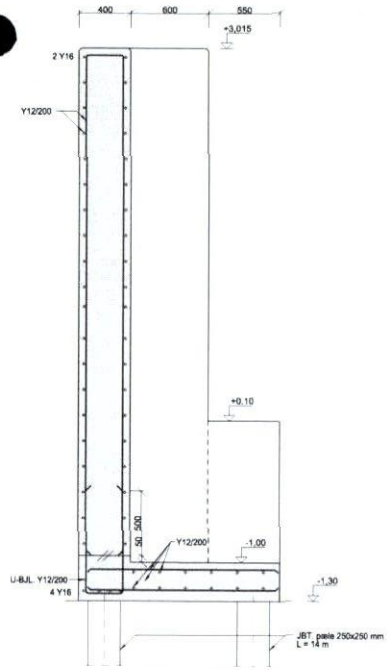


SNIT C-C, PLAN 1:20



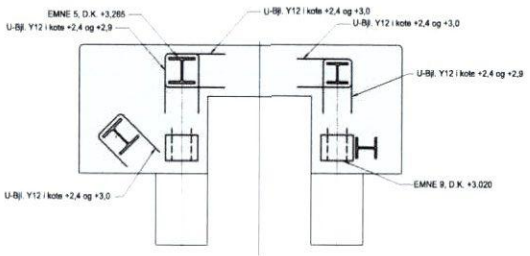
SNIT E-E, 1:20

(Tværsnit for vestlig sidevæg udføres spejlvendt)



SNIT F-F, 1:20

(Tværsnit for vestlig sidevæg udføres spejlvendt)



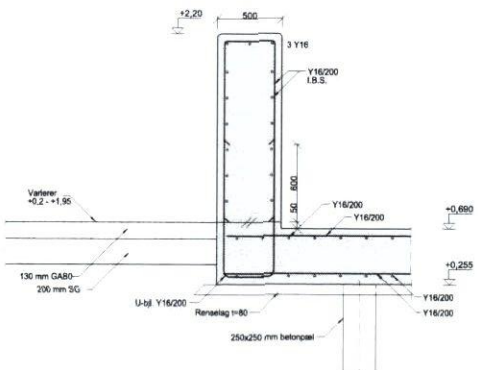
SNIT D-D, PLAN 1:20

(Kun supplerende armering er vist)

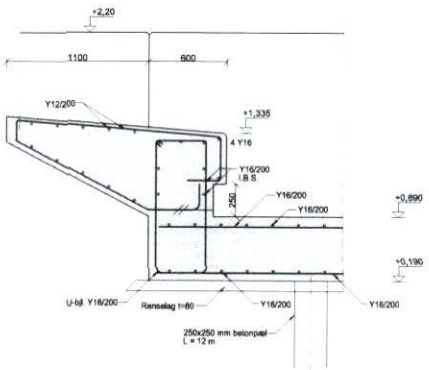
NOTE

Alle ubenævnte mål er i mm
Koter er i mm i henhold til DVR 90
For snit se tegn. S-56

S-58



SNIT G-G, 1:20



SNIT H-H, 1:20

Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
Sag	Nordic Ferry Services A/S Nyt Samsø leje i Kalundborg Havn	Sag nr Dato	13 405 30 2009 09 11		
Emne	Fundament for hejsearrangement	Tegn nr			Rev.

S-58

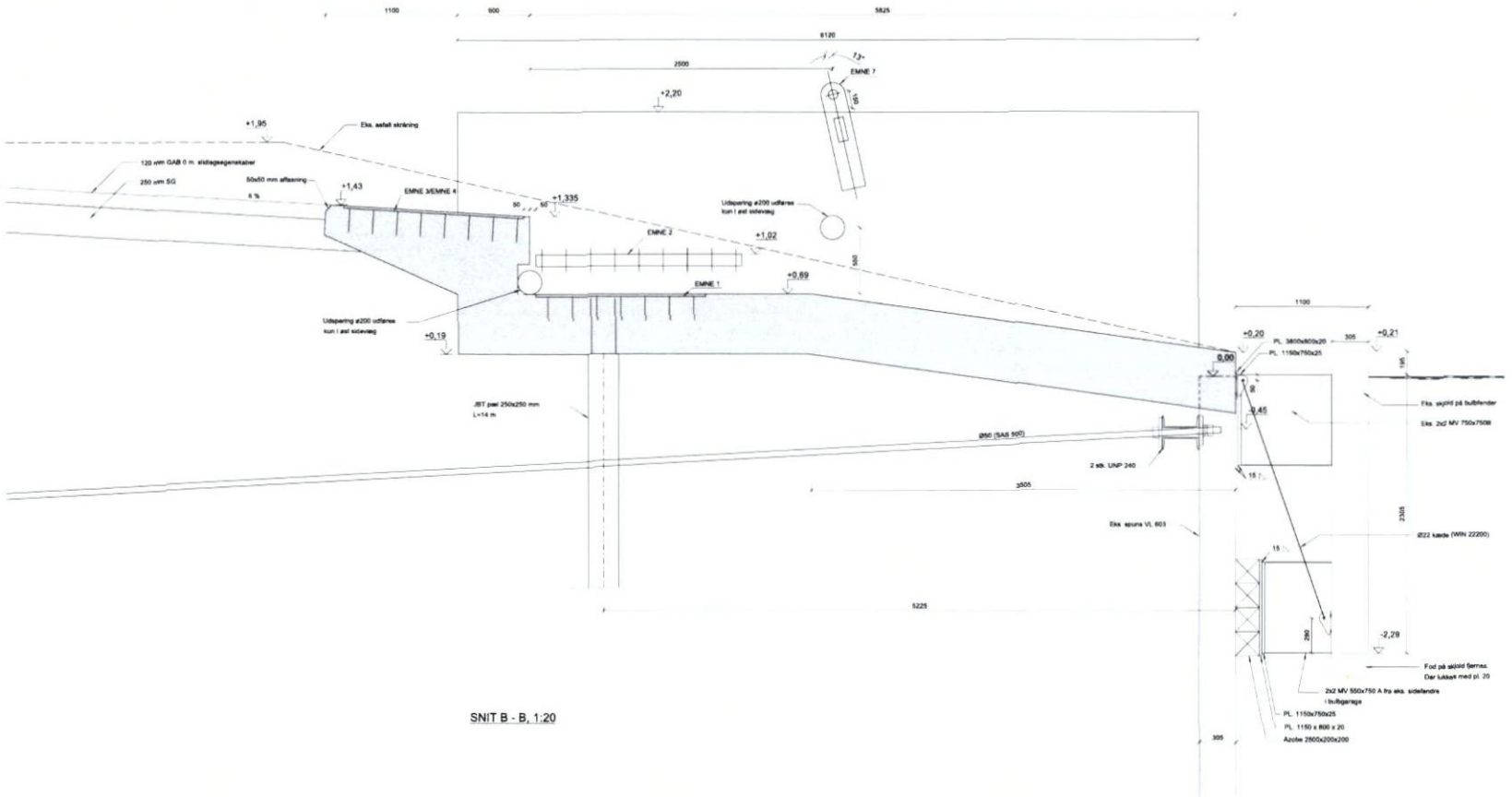
Cad File 7_S-58.dwg Udf. GUHA/SM Kont. Godk. GUH Mål 1:20 830x594

NIRAS

Absalonsvej 86
Postboks 615
8100 Århus C

Telefon 8732 3232
Telefax 8732 3200
E-mail niras@niras.dk

Jyr 78



SNIT B - B, 1:20

NOTE

Alle ubenævnte mål er i mm
Kotar er i mm i henhold til DVR 90

S-57 A

A	Generel revision	2009.11.06	Jes	KTS	GuH
Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
Sag	Nordic Ferry Services A/S Nyt Samsø leje i Kalundborg Havn	Sag nr.	13.405.30		
		Dato	2009.09.11		
Emne	Snit i klapgrav	Tegn. nr.	S-57		Rev A

Cad File: NIRAS_Sheet-Tegnelsoved_2D.cel Udf.: LSM Kont.: GuH Godk.: GuH MM 1:20 420x840

NIRAS

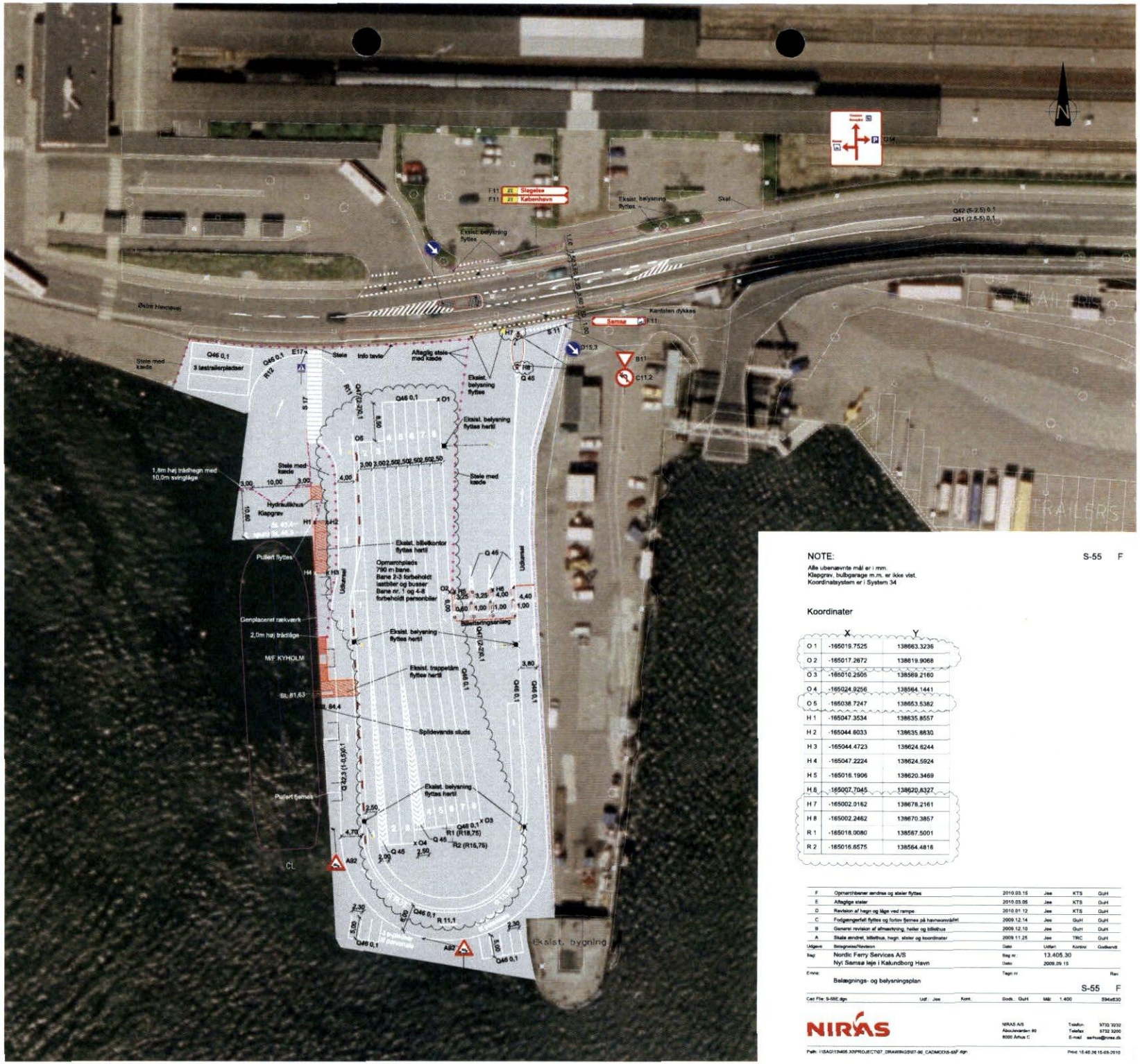
NIRAS A/S
Åboulevarden 80
8000 Århus C

Telefon 8732 3232
Telefax 8732 3200
E-mail aarhus@niras.dk

Path: I:\SAG\13\405.30\PROJECT\07_DRAWINGS\07.90_CADMODNS-ETA.dgn

Print: 14.31.10.06-11-2009

JJR 78,



NOTE:

S-55 F

Alle ubenævnte mål er i mm.
Klapgrav, bulbgarage m.m. er ikke vist.
Koordinatsystem er i System 34

Koordinater

	X	Y
O 1	-165019.7525	138663.3236
O 2	-165017.2672	138619.9068
O 3	-165010.2505	138569.2160
O 4	-165024.9256	138564.1441
O 5	-165038.7247	138653.5382
H 1	-165047.3534	138635.8557
H 2	-165044.6033	138635.8830
H 3	-165044.4723	138624.6244
H 4	-165047.2224	138624.5924
H 5	-165016.1906	138620.3469
H 6	-165007.7045	138620.8327
H 7	-165002.0162	138678.2161
H 8	-165002.2462	138670.3857
R 1	-165018.0080	138567.5001
R 2	-165016.6575	138564.4816

Udgave	Beskrivelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
F	Opmærkninger ændres og stejler flyttes	2010.03.15	Jee	KTS	GuH
E	Aftagelige stejler	2010.03.05	Jee	KTS	GuH
D	Revision af hegn og låge ved rampe	2010.01.12	Jee	KTS	GuH
C	Fodgængerfelt flyttes og porten fjernes på havneområdet	2009.12.14	Jee	GuH	GuH
B	Generel revision af afmærkning, heller og billethus	2009.12.10	Jee	GuH	GuH
A	Skala ændret, billethus, hegn, stejler og koordinater	2009.11.25	Jee	TRC	GuH

Bilag: Nordic Ferry Services A/S
Nyt Samsø leje i Kalundborg Havn

Bilag nr: 13.405.30
Dato: 2009.09.15

Emne: Belægnings- og belysningsplan

Tegn nr: S-55 F

Cad File: S-55E.dgn Udf.: Jee Kont.: Godk.: GuH Mål: 1:400 594x630

NIRAS

NIRAS A/S
Åboulevarden 80
8000 Århus C

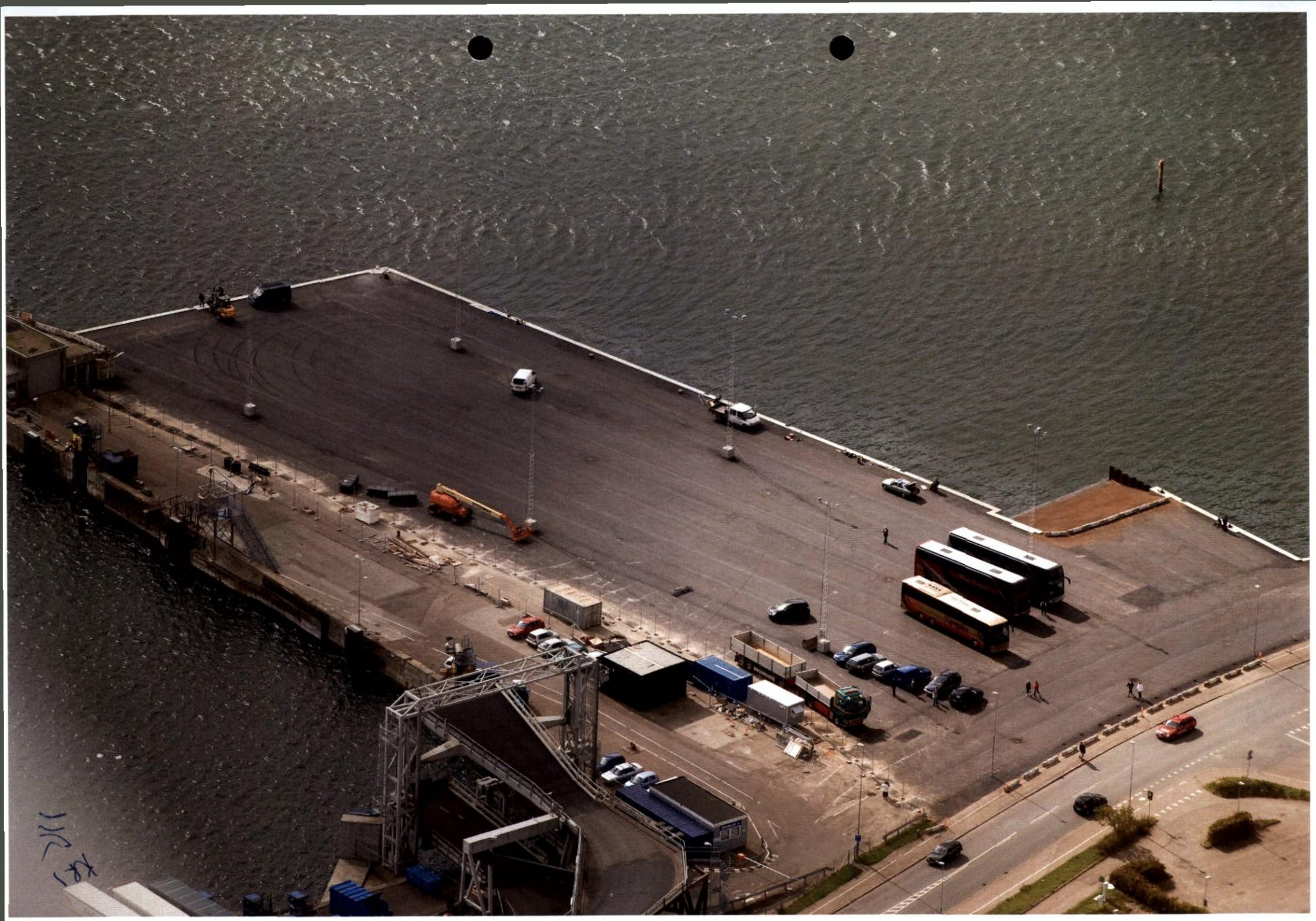
Telefon: 8732 3232
Telefax: 8732 3200
E-mail: aarhus@niras.dk

Path: I:\SAG\13\405.30\PROJECT\07_DRAWINGS\07-00_CADMODS-55F.dgn

Print: 15:45:26 15-03-2010

Jur 481


fotex
fotex



Dok. 476572/AMJ

AFTALE

om visse infrastrukturinvesteringer
i Kalundborg Havn

JR Kes AMJ

1. Aftalens parter, baggrund og formål.

Denne aftale er indgået mellem Kalundborg Havn, Baltic Plads, 4400 Kalundborg og Trafikstyrelsen for jernbane og færger (herefter Trafikstyrelsen), Adelgade 13, 1304 København K.

Aftalen har baggrund *i, at Havnen* har fundet det nødvendigt at nedlægge det eksisterende færgeleje, som benyttes af Samsø Linien i forbindelse med varetagelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg.

Såfremt det rederi, der vinder det udbud, som er i gang på tidspunktet for nærværende aftales underskrift, ikke allerede har rådighed over et færgeleje, skal der - som følge af nedlæggelsen af det færgeleje, der pt. benyttes af Samsø Linien - opføres et nyt færgeleje med tilhørende opmarchområde til benyttelse af den til enhver tid værende operatør, som af Trafikstyrelsen antages til at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg (herefter kaldet operatøren).

Aftalen regulerer de nærmere vilkår mellem parterne, såfremt der skal opføres et nyt færgeleje med tilhørende opmarchområde.

2. Infrastruktur.

Havnen projekterer og anlægger det nødvendige og tilstrækkelige kajanlæg og opmarchareal til etablering af et moderne L-leje (bestående af 2 kajstykker vinkelret på hinanden og en rampe) med tilhørende opmarchområde ved færgelejet med minimum 500 m opmarchbaner med plads til minimum 100 personbiler, jf. skitsen i **bilag 1, bilag 2** og beskrivelsen i **bilag 3**.

Lejet skal være udformet med det sigte, at det kan benyttes af forskellige færger. Lejet må således ikke være specialdesignet til en bestemt færge.

Ved indsejlingen til lejet og i selve lejet skal der være en vanddybde på *min. 6* m.

Trafikstyrelsen skal have Havnens projektmateriale til gennemsyn, inden anlægsarbejderne begynder (første spadestik). Formål med gennemsynet er at

JJR

give Trafikstyrelsen mulighed for at kontrollere, at projektet overholder nærværende aftale inkl. bilag.

Havnen har som bygherre ansvaret for den korrekte og hensigtsmæssige udformning af anlægget mv., der opføres for Havnens regning og risiko, og som forbliver Havnens ejendom. Det er i den forbindelse Havnens ansvar, at anlægget mv. er funktionelt til formålet (færgesejlads) og i overensstemmelse med gældende regler, normer og myndighedsforskrifter samt projekteret og opført i henhold til god rådgiver- og håndværksskik.

Anlægget, tillige med de i pkt. 3 nævnte øvrige havnefaciliteter, skal være klar til operatørens ibrugtagning senest 30. september 2008.

Havnen skal holde kajanlæg og opmarcharealet incl. belysning almindeligt vedligeholdt.

3. Øvrige havnefaciliteter.

Operatøren bærer den fulde udgift til etablering, vedligehold og eventuel reetablering af de særlige elementer, der relaterer sig til operatørens færge. Det kan eksempelvis være:

- Evt. specialaffendring.
- Evt. etablering af klap.
- Evt. etablering af særlig klapgrav.
- Evt. etablering af fodgængerrampe (skyway).
- Evt. etablering af billethus.

Der indgås separat aftale herom mellem Havnen og operatøren, herunder hvem der etablerer, og hvem der har ejendomsretten og vedligeholdelsesforpligtelsen til ovennævnte etc. Aftalen er Trafikstyrelsen uvedkommende.

4. Infrastrukturafgift.

Som vederlag for Havnens investering skal operatøren betale en årlig infrastrukturafgift til Havnen. Trafikstyrelsen vil påse, at rederiets betaling af infrastrukturafgiften bliver et vilkår i kontrakten med den vindende operatør, men det påhviler selv Havnen at indgå areallejeaftale o.lign. med operatøren.

Infrastrukturafgiften er beregnet på følgende måde:

JJR
AW

Infrastruktur	Værdi	Afskrives over	Fast årlig infrastrukturafgift operatøren skal betale
Som beskrevet i nærværende aftale inkl. bilag	Kr. 10.973.660	10 år	Kr. 877.893

Beregningen er baseret på, at Havnen etablerer den aftalte infrastruktur mod, at operatøren lineært fordelt over 10 år betaler 80 % af overslagsprisen (nærmere bestemt gennemsnits-overslagsprisen i bilag 3). De resterende 20 % bæres endegyldigt af Havnen og kan ikke overvæltes på hverken Trafikstyrelsen eller operatøren - ej heller i form af øgede skibs- og vareafgifter el.lign. afgifter. Afgiften er fast og reguleres ikke fra år til år, bortset fra renteposten, jf. nedenfor.

Renter:

Det aftales, at 75 % af en fast lånerente på 4,75 % vedrørende et byggelån på kr. 8.778.928 (80 % af kr. 10.973.660), overvæltes på infrastrukturafgiften. De sidste 25 % bæres endegyldigt af Havnen. Renteposten nedskrives i takt med, at investeringen afskrives, dvs. at renteposten på tilsvarende vis afskrives lineært over 10 år (uanset om Havnens lån fx løber om 30 år).

Den samlede afgift, incl. rente, over den 10 årige periode er som følger:

År 1	Kr. 1.190.642
År 2	Kr. 1.159.367
År 3	Kr. 1.128.092
År 4	Kr. 1.096.817
År 5	Kr. 1.065.542
År 6	Kr. 1.034.268
År 7	Kr. 1.002.993
År 8	Kr. 971.718
År 9	Kr. 940.443
År 10	Kr. 909.168

JJR

Afgiften tillægges ikke moms. Såfremt SKAT vurderer, at afgiften skal pålægges moms, skal der ske en regulering af infrastrukturafgiften, der tager hensyn til den værdi for parterne, som momsberegningen skaber.

Når etableringen af infrastrukturanlæggene er tilendebragt, skal Havnen forelægge Trafikstyrelsen et endeligt byggeregnskab attesteret af Havnens revisor.

Såfremt det endelige byggeregnskab viser, at den faktiske samlede anlægssum inkl. projektering og tilsyn ekskl. moms er lavere end kr. 10.973.660 reguleres infrastrukturafgiften, således at afgiften beregnes på grundlag af den faktiske anlægssum og i øvrigt efter samme principper som ovenfor angivet (dvs. at den årlige infrastrukturafgift i så fald udgør 1/10 af 80 % af den faktiske samlede anlægssum inkl. projektering og tilsyn ekskl. moms).

Såfremt det endelige byggeregnskab viser, at den faktiske samlede anlægssum inkl. projektering og tilsyn ekskl. moms er højere end kr. 10.973.660 reguleres infrastrukturafgiften ikke. Det understreges i den forbindelse, at Havnen bærer alle bygherrerisici i forbindelse med projektering og anlæg, herunder vedrørende bundforhold, forurening og fortidsminder, og at det er Havnens risiko, hvis de i bilag 3 anførte mængder og priser viser sig at være urealistiske.

Infrastrukturafgiften skal betales af operatøren til Havnen forud en gang om året den 1. oktober. Første gang til driftstart 1. oktober 2008. Hvis betalingsforpligtelsen indledes eller ophører i løbet af et igangværende driftsår, skal der betales en forholdsmæssig infrastrukturafgift.
Havnen står for opkrævningen hos operatøren.

Havnens oppebørsel af infrastrukturafgiften er ikke til hinder for, at Havnen hos operatøren opkræver sædvanlige skibs- og vareafgifter o.lign. afgifter i henhold til de til enhver tid gældende "Priser og forretningsbetingelser for Kalundborg Havn" samt sædvanlige afgifter for leje af arealer (jf. areallejeaftalen omtalt i 1. afsnit i pkt. 4) i henhold til de til enhver tid gældende "Priser og forretningsbetingelser for Kalundborg Havn", hvorved bemærkes, at den arealleje, der opkræves hos operatøren, ikke må overstige den mellemste sats i henhold til de til enhver tid gældende "Priser og forretningsbetingelser for Kalundborg Havn".

5. Kompensation - diverse.

JR

Såfremt Staten beslutter at nedlægge eller flytte den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø med besejling fra Kalundborg Havn inden 30. september 2018, vil Trafikstyrelsen kompensere Havnen for den infrastrukturafgift, som Havnen derved går glip af.

Kompensationen i henhold til 1. afsnit skal opgøres som den infrastrukturafgift, Havnen ikke oppebærer i den resterende del af perioden 1. oktober 2008 til 30. september 2018, dvs. fra det tidspunkt hvor den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø ikke længere anløber Kalundborg Havn (efter 1. oktober 2008) og til 30. september 2018.

Såfremt operatøren ophører med at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg (f.eks. fordi Trafikstyrelsen ophæver kontrakten om den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg pga. væsentlig misligholdelse fra operatørens side), vil Trafikstyrelsen kompensere Havnen for den infrastrukturafgift, som Havnen derved går glip af, indtil en ny operatør besejler overfarten, dog kun frem til 30. september 2018.

Havnen har ikke krav på kompensation eller erstatning for andre mistede indtægter end den mistede infrastrukturafgift (f.eks. mistede skibs- og vareafgifter).

Det understreges, at Trafikstyrelsen ikke indestår for operatørens soliditet, og at Havnen har den fulde kreditorrisiko. Ovenstående bestemmelser om kompensation for mistede infrastrukturafgifter omfatter således ikke Havnens manglende oppebærelse af infrastrukturafgift, der skyldes den vindende operatørs manglende betalingsevne (f.eks. betalingsstandsning eller konkurs) eller betalingsvilje (f.eks. fordi operatøren nægter at betale infrastrukturafgift under henvisning til, at lejet ikke virker efter hensigten) eller omstændigheder, som Staten ikke råder over. Fra det tidspunkt operatøren ophører med at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg, og indtil en ny operatør besejler overfarten, gælder bestemmelsen om kompensation i henhold til 3. afsnit.

6. Enebesejlingsret.

Havnen og Trafikstyrelsen har samtidig med indgåelse af nærværende aftale indgået en aftale om enebesejlingsret, hvorefter den til enhver tid værende operatør, som af Trafikstyrelsen antages til at forestå den samfundsbegrundende

færgebetjening af Samsø-Kalundborg har enebesejlingsret til det færgeleje, der er skitseret i bilag 1, og til et opmarchområde ved færgelejet med minimum 500 m opmarchbaner med plads til minimum 100 personbiler, skitseret i bilag 2. Enebesejlingsretten gælder i perioden 1. oktober 2008 til 30. september 2018, hvorefter den kan opsiges på nærmere angivne vilkår.

7. Forbehold for de bevilligende myndigheders godkendelse og forbehold for, at operatøren ikke har brug for nyt færgeleje.

Trafikstyrelsens underskrift på nærværende aftale er betinget af de bevilligende myndigheders godkendelse. De bevilligende myndigheder forventes at tage stilling til aftalen i maj 2007. Trafikstyrelsen giver besked til Havnen umiddelbart efter, at de bevilligende myndigheders stillingtagen foreligger. Såfremt de bevilligende myndigheder ikke godkender aftalen, har ingen af parterne noget krav mod hinanden.

Trafikstyrelsens underskrift er endvidere betinget af, at det rederi, der vinder det udbud, som er i gang på tidspunktet for nærværende aftales underskrift, ikke allerede har rådighed over et færgeleje. Udbuddet forventes afsluttet ultimo maj 2007. Trafikstyrelsen giver besked til Havnen umiddelbart efter, at aftalen med det vindende rederi er underskrevet. Såfremt det vindende rederi allerede har rådighed over et færgeleje, har ingen af parterne noget krav mod hinanden.
Hvis ovennævnte forhold ikke er opfyldt den 1. juni 2007 bortfalder nærværende aftale og parterne har ingen krav mod hinanden i den anledning.

8. Bilag.

Bilag 1: Kort over placering af færgeleje [Består indtil videre af den gamle plantegning med Niras' påtegninger. Når og hvis der udarbejdes en ny tegning, erstattes nærværende bilag]

Bilag 2: Kort over placering af opmarchareal

Bilag 3: Regneark af 23. januar 2007 (successiv kalkulation - sandopfyldning) udarbejdet af Niras.

9. Underskrifter.

Aftalen foreligger i to underskrevne eksemplarer, hvoraf Havnen og Trafikstyrelsen har modtaget et eksemplar hver.

Den 12/4 2007

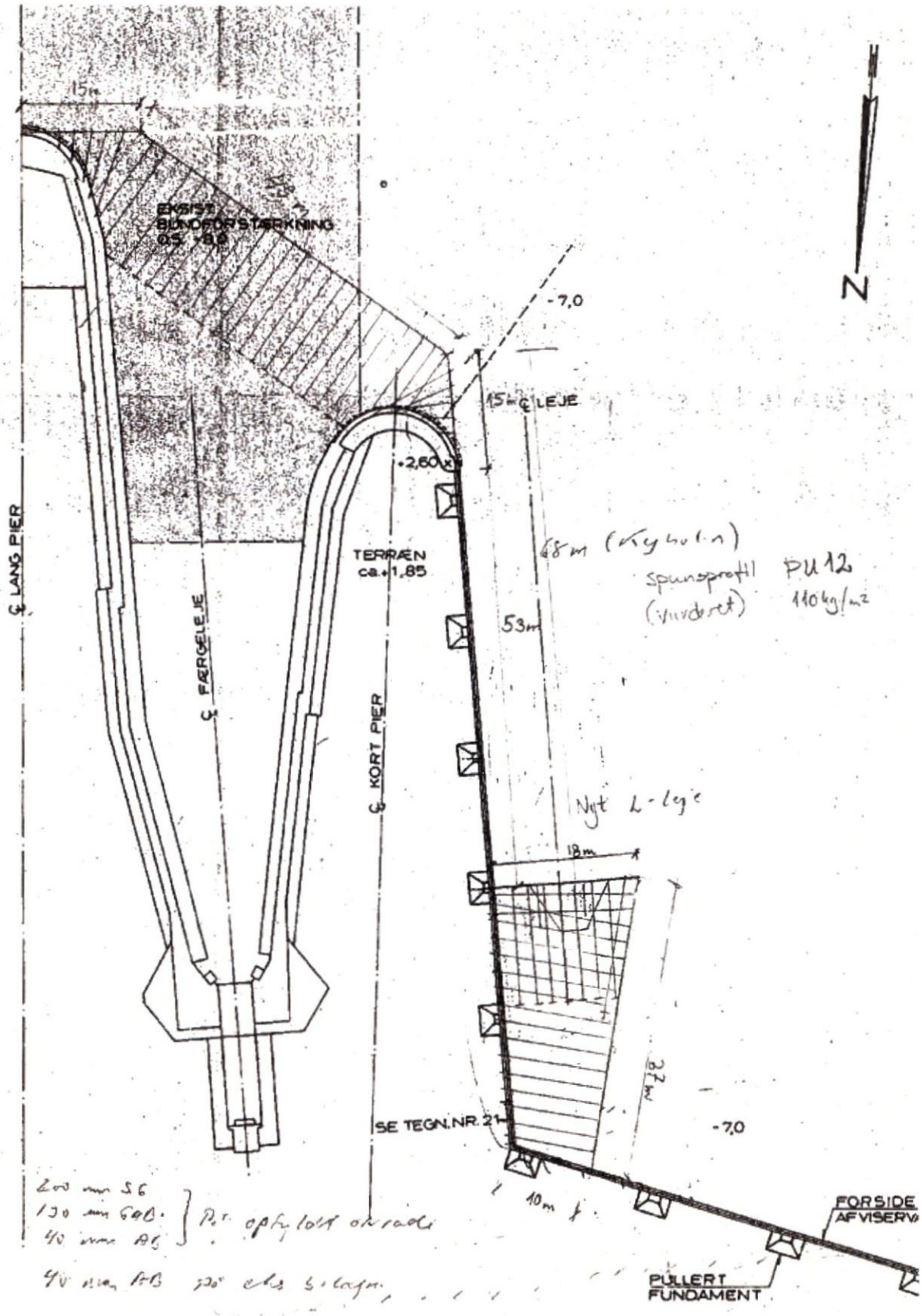
Trafikstyrelsen

Den 18/4 2007

Kalundborg Havn

JR
AM

bilag 1



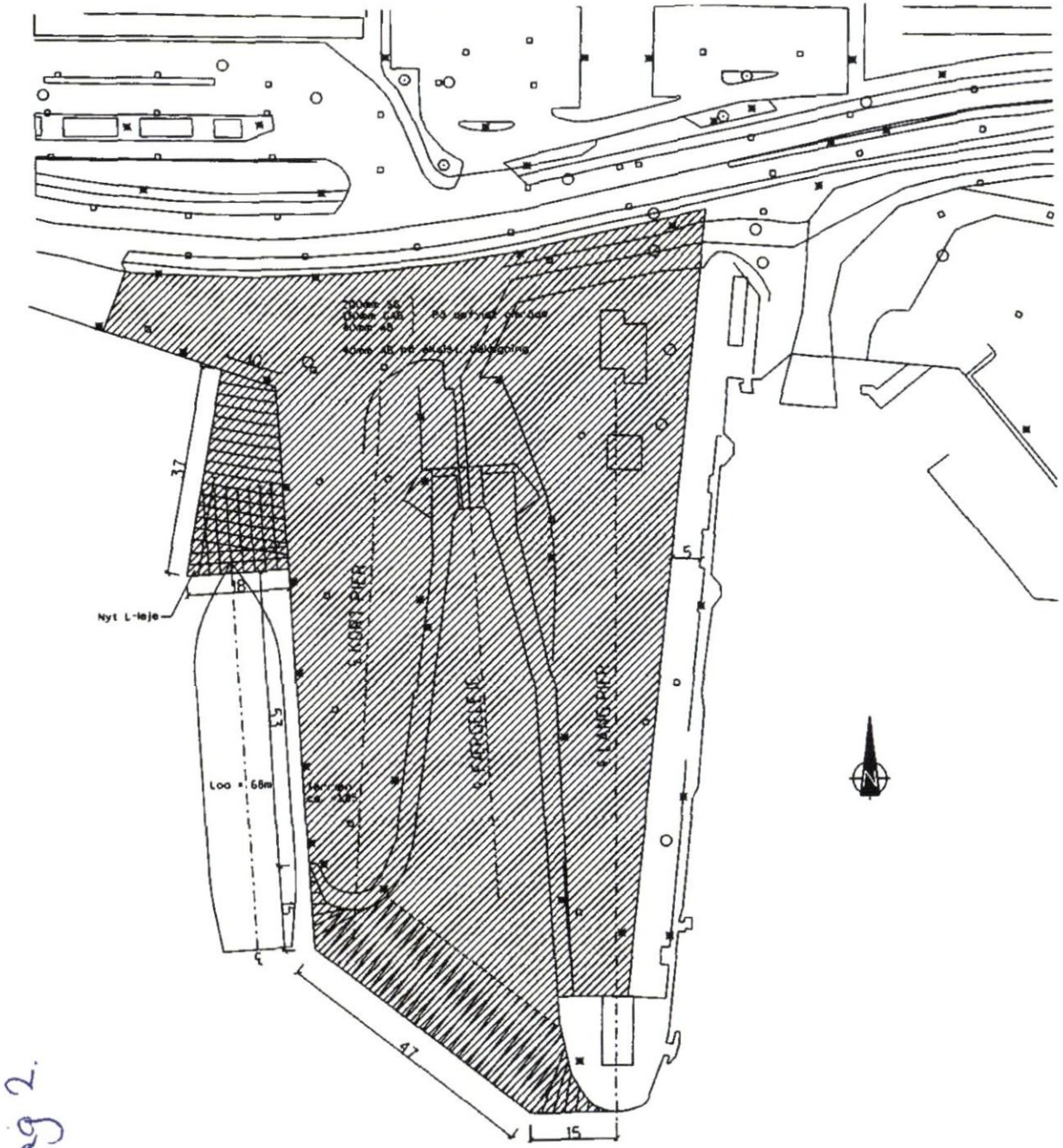
PLAN, 1:500

KALUNDBORG HAVN

FLYTNING AF SANDSPÆRE

NIRAS 20.10.11-97

℄ TIDLIGERE HOVEDAFSÆTNINGSLINIE



NOTER:

Ubenævnte mål er i m

Område til rådighed for tilbudsgiver

Spunsprofil PU 12
(vurderet) 110kg/m²

		2007.03.05	Gyrl		
Udgave	Betegnelse/Revision	Dato	Udført	Kontrol	Godkendt
Sag	Kalundborg Havn	Sag nr.	07.456.03		
Emne	Flytning af Samsøleje	Tegn nr. Udgave			
Cad File		Målestok	1:500		

NIRAS

NIRAS
Åboulevarden 80
8100 Århus C

Telefon 4810 4300
Telefax 4810 4300
E-mail niras@niras.dk

bilag 2.

Bilag 3

Overslag, succesiv kalkulation

Sag: **Kalundborg Havn - Opfyldning af Samsø færgeleje - Sandopfyldning**
Sags nr.: 05.849.01 Init: Ujo/GUH
Dato: 23.01.07 Emne: Anlægsoverslag

Emne:	Mgd en-hed	Mængde, Mgd.:	Enhedspriser: Min.	Sandsy.:	Max.:	Middel:	Gennemsnits-pris: * 1000	Afvigelse: s=standard-afvigelse.	S=s*mgd * 1000	Prioritetstal, Varians=S^2 * 1000000
Nedbrydning										
Nedbrydning af betonmur til under kote + 1,8 samt ledeværker (Tilbud)	sum	1	780000	800000	850000	806000	806	14000	14	196
Fjernelse af bundsikring i kajlinie	m	110	850	1050	2100	1220	134	250	28	756
Fjernelse af eksisterende færgeklap til under kote + 1,8	sum	1	84000	105000	160000	111800	112	15200	15	231
Dykkerinspektion - Forekomst af bundsikring	dage	2	10500	12600	15800	12820	26	1060	2	4
Jordarbejder										
Sand, levering og indbygning	m3	33900	32	38	58	41	1383	5	176	31075
Opgravning for forankring til eksisterende kaj	m	43	400	550	800	570	25	80	3	12
Sand, tilfyldning for forankring til eksisterende kaj	m3	172	32	38	58	41	7	5	1	1
Spunsarbejder										
Spuns, levering	kg	203500	6	7	9	7,5	1526	1	130	16962
Spuns, ramning	m2	1850	130	155	180	155	287	10	19	342
Stræk incl. Hovedbolte og underlagsplader	kg	13900	15	16	18	16	225	1	8	70
Stræk - sammenkobling mellem ny og eksist. forankring	kg	5000	15	16	18	16	81	1	3	9
Ankre	kg	9650	17	18	20	18	176	1	6	34
Indlimning af ankre	stk	15	2100	2300	2600	2320	35	100	2	2
Spunstilslutninger	stk	4	16500	19000	23000	19300	77	1300	5	27
Betonarbejder										
Hammer, pullet- og fenderfundamenter, incl. Forskalling, armering og beton	m3	90	3200	4700	7300	4920	443	820	74	5446
Ankerplader incl. Forskalling, armering og beton	m3	28	3100	4200	6300	4400	123	640	18	321
Placering af ankerplader	stk	28	1100	1300	1500	1300	36	80	2	5
Landrampe for L-leje	m3	70	3000	4300	6000	4380	307	600	42	1764
Dilatationsfuger	stk	9	400	500	800	540	5	80	1	1
Bundsikring (Oplyst Kalundborg Havn)	sum	1	50000	75000	100000	75000	75	10000	10	100
Kajudstyr										
Stiger	stk	5	2600	4500	5500	4320	22	580	3	8
Affendring - Langs kaj	stk	9	9000	10000	12000	10200	92	600	5	29
Affendring - Ved landrampe	stk	3	15000	18000	23000	18400	55	1600	5	23
Pullert - Nye (500 kN)	stk	8	14500	15800	19000	16180	129	900	7	52
Belægningsarbejder/ Diverse										
Ny belægning	m2	3500	250	300	400	310	1085	30	105	11025
AB	m2	6500	70	90	120	92	598	10	65	4225
Afstribning	m	2000	13	16	18	16	32	1	2	4
Afvanding	sum	1	87500	105000	140000	108500	109	10500	11	110
Belysning (3 tårnmaster)	stk	3	170000	190000	220000	192000	576	10000	30	900
Diverse										
Projektering og tilsyn	sum	1	600000	800000	900000	780000	780	60000	60	3600
Anstilling, drift og afrigning af arbejdsplads (6%)	sum	1	515106	600957	686808	600957	601	34340	34	1179
Uforudseelige 10 % (Excl. Nedbrydning af betonmur og ledeværker)	sum	1	916005	1007606	1099207	1007606	1008	36640	37	1343

Gennemsnitspris: * 1000 = 10974 Kvadratrod af, * 10^6 = 79857

Beregningsprincippet succesiv kalkulation giver et overblik over risikoen, hvilket ikke er tilfældet ved traditionel kalkulation. Beregningsmetoden er baseret på sandsynlighedsregning, udfra min., sandsynlig(bedste bud) og max. enhedspriser. Det største prioritetstal er udtryk for emnet med den største usikkerhed.

Overslagspris =	10.973.660	Spredning =	282.589
Dvs. min. pris =	10.408.482	Dobbelt spredning =	565.179
og max. pris =	11.538.839	Svarende til +/-	5,2%

\\arhkfs01\data\sag\05\849 00\05.849.01 01 - Samsøleje\Anlægsoverslag for nyt Samsø Færgeleje_3.1.xls /Günther Hansen

Matr.nr.:
381a mfl. og 378c m.fl. Kalundborg Bygrunde

Beliggende:
Vestre Havneplads 100 og
Banegårdspladsen 2A
4400 Kalundborg

Anmelder:
Kristian Hartlev
Advokat
Vester Farimagsgade 23
1606 København V

DOK. 50 8174/AMJ

AFTALE

om enebesejlingsret til

Samsø-lejet i Kalundborg Havn

0000.0016 21.06.2007 TA
1.400,00 K

JK

AMJ

1. Aftalens parter og formål.

Denne aftale er indgået mellem Kalundborg Havn, Baltic Plads, 4400 Kalundborg (i aftalen omtalt som "Havnen") og Trafikstyrelsen for jernbane og færger, Adelgade 13, 1304 København K (herefter "Trafikstyrelsen").

Formålet med aftalen er at sikre færger, som anvendes til besejling af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg, hvortil staten yder tilskud (samfundsbegrundet færgebetjening af Samsø-Kalundborg), enebesejlingsret til et forud fastlagt færgeleje inkl. opmarcharealer i Kalundborg Havn.

2. Enebesejlingsrettens indhold og omfang.

Den til enhver tid værende operatør, som af Trafikstyrelsen antages til at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg (herefter kaldet operatøren), har enebesejlingsret til det færgeleje beliggende i matrikelnummer 381 a, og til et opmarchområde ved færgelejet med minimum 500 m opmarchbaner med plads til minimum 100 personbiler.

Det areal, som eneretten omfatter, fremgår af vedlagte kortbilag.

Enebesejlingsretten indebærer, at operatøren i perioden 1. oktober 2008 til 30. september 2018, jf. i øvrigt pkt. 4, har en eksklusiv ret til at anvende færgelejet og det tilhørende opmarchområde hele døgnet.

Hvis færgelejet er ledigt, f.eks. fordi operatørens færge er på vej til eller fra Samsø, kan Havnen i nødstilfælde eller på grund af akut pladsmangel lade færgelejet bruge af 3. mands tonnage, såfremt denne tonnage er fjernet, inden operatørens færge vender tilbage til Kalundborg Havn.

Hvis Havnen på grund af uforudsete forhold, der har force majeure lignende karakter, i en periode ikke kan stille færgelejet til rådighed for operatøren eller nogen anden, er Havnen forpligtet til at give operatøren fortrinsret til et andet anvendeligt leje på de i den på dette tidspunkt gældende sejlplan fastlagte anløbstidspunkter.
Tilsvarende gælder i maksimalt 1 måned for det tilfælde, at der ved skift af operatør er behov for reetablering af færgeleje, samt nye tilpasninger af færgeleje.

Antager Trafikstyrelsen en ny operatør til at varetage den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg, overgår enebesejlingsretten til den nye operatør. Trafik-

styrelsen meddeler Havnen identiteten på den operatør, der forestår den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg. Meddelelsen herom gives snarest muligt efter, at operatøren er udpeget.

Trafikstyrelsen underretter Havnen, såfremt ansvaret som trafikkøber overgår til en anden offentlig myndighed.

Trafikstyrelsen og Havnen har en fælles interesse i, at færgelejet er så fleksibelt som muligt i den forstand, at det kan anvendes til så mange færgetyper som muligt. Havnen vil som ejer af færgelejet tilsigte, at eventuelle ombygninger af færgelejet ikke forringer fleksibiliteten.

3. Vederlag.

Havnen modtager ikke særskilt vederlag for enebesejlingsretten i henhold til nærværende aftale, men det bemærkes, at Trafikstyrelsen og Havnen samtidig med indgåelse af denne aftale har indgået en aftale om infrastrukturinvesteringer.

Nærværende aftale indebærer ingen begrænsninger i Havnens almindelige adgang til at opkræve skibs- og vareafgifter, arealleje, forbrugsudgifter o.lign. afgifter hos operatøren i henhold til enhver tid gældende "priser og forretningsbetingelser for Kalundborg Havn".

4. Opsigelse

Aftalen er uopsigelig indtil 30. september 2018. Aftalen kan derefter opsiges med 3 måneders varsel.

5. Tinglysning.

Nærværende aftale tinglyses servitutstiftende på ejendommene matr.nr. 381a, 381b, 378c og 378g Kalundborg Bygrunde.

Servitutten respekterer de på ejendommen hvilende servitutter m.v., idet der herom henvises til ejendommens blad i tingbogen.

Påtaleberettiget ifølge servitutten er: Trafikstyrelsen for jernbane og færger, Adelgade 13, 1304 København K.

JR

Tinglysningsafgift afholdes af Trafikstyrelsen. Aftalen aflyses ved dens ophør af Trafikstyrelsen for Trafikstyrelsens regning.

6. Underskrifter.

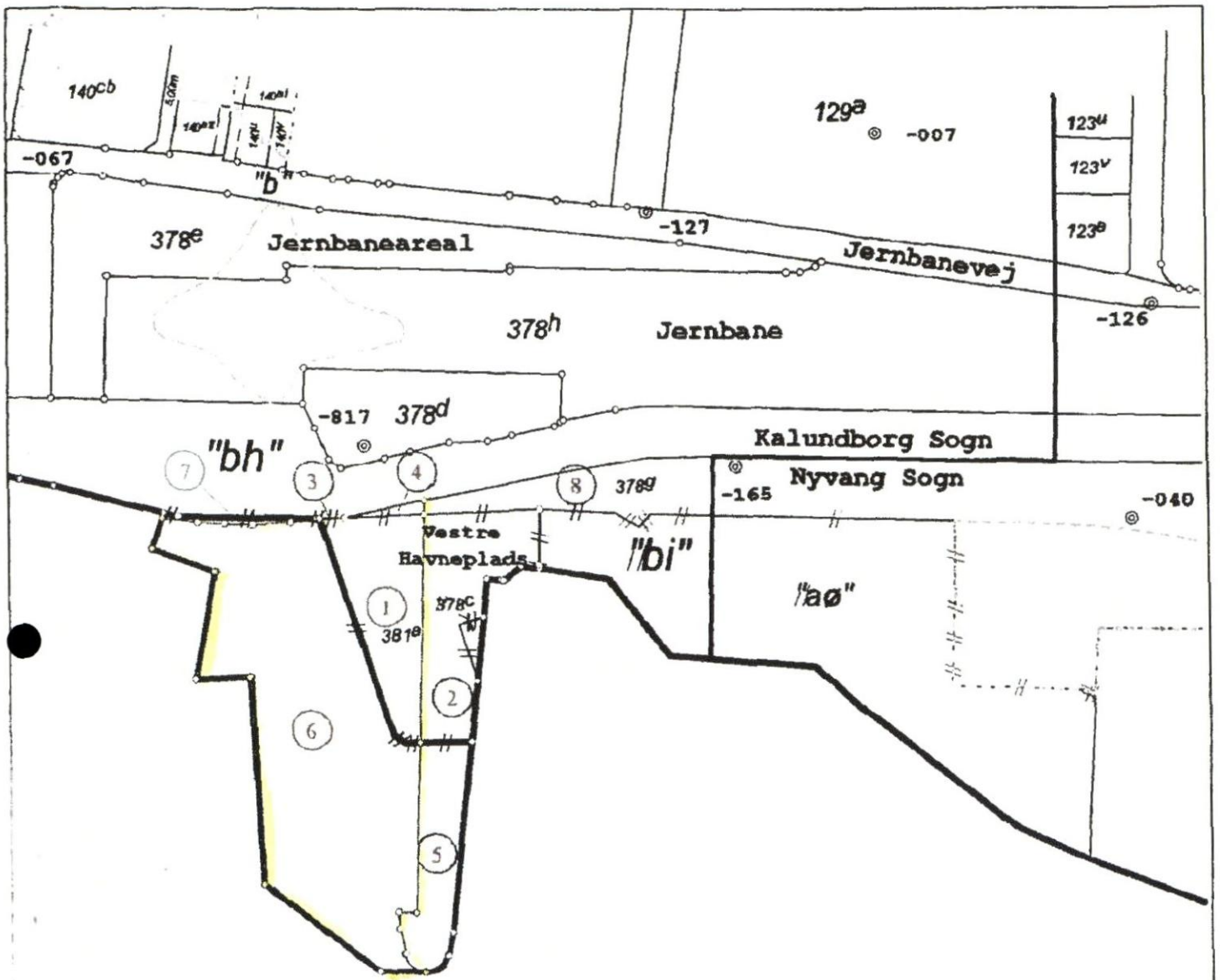
Aftalen foreligger i to underskrevne eksemplarer, hvoraf Havnen og Trafikstyrelsen har modtaget et eksemplar hver.

Den 18/4 2007

Kalundborg Havn

Den 12/4 2007

Trafikstyrelsen



Landinspektørerne 2002 A/S

Kordilgade 81 B
4400 Kalundborg
Tlf 5951 0414
Fax 5951 0415

Kortet er ajour indtil: 03-05-2007

Signaturforklaring: Eksisterende skel; Nyt skel; Skel der slettes; Fikspunkt; Ny privat fællesvej optages; Skelpunkt indmålt til fikspunkt; Vej der slettes; Strandbeskyttelseslinier; Klitfredningslinier; Linier for V2-forurening

Ændringskort

Matr.nr.:	**378g og 381a m.fl.**
Ejerlav:	**Kalundborg Bygrunde**
Ejerlavskode:	2000951
Kommune:	Kalundborg Kommune
Kommunekode:	326
Amt:	Region Sjælland
Målforhold:	1:2000
Landinspektør j.nr.:	9345

Sagen omhandler følgende:

Arealoverførsel
Sletning af interne skel

Bent Cramer
Landinspektør
Dato: 11. maj 2007

*** * ***
* * *
* * ***
* * * Retten i Kalundborg
* *** *** Tinglysningsafdelingen

Akt.nr.:
N 270

Påtegning på byrde
Vedrørende matr.nr. 381 A m.fl. Grund, Kalundborg Bygrunde
Ejendomsejer: Kalundborg havn
Lyst første gang den: 21.06.2007 under nr. 8107
Senest ændret den : 21.06.2007 under nr. 8107

Retten i Kalundborg den 22.06.2007

Mette Topp

JR

Retten i Kalundborg
Tinglysningsafdelingen

Akt.nr.:
Z 298

Påtegning på byrde
Vedrørende matr.nr. 378 B m.fl., Kalundborg Bygrunde
Ejendomsejer: Kalundborg Havn
Lyst første gang den: 21.06.2007 under nr. 8108
Senest ændret den : 21.06.2007 under nr. 8108

Retten i Kalundborg den 22.06.2007

Mette Topp

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

Transportministeriet

Bilag 3, Tilbudsliste

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

JJR te.

Færgen

TILBUDSLISTE TIL
EU–UDBUD
2012/S 246-404878

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

22. marts 2013

JJR tke

Indholdsfortegnelse

1. Generelt

Danske Færger A/S gennemfører nærværende trafikopgave for de i dette bilag angivne priser.

1.1 Priser

De af rederiet angivne priser, som udmøntes i tilskud, er angivet i februar 2013 pris- og lønniveau, og indeholder moms og alle gældende afgifter på tidspunktet for afgivelse af tilbuddet.

Priserne er opgivet således, at der for Transportministeriet sikres en jævn betalingsstrøm, som følger produktionens omfang.

Transportministeriet anser en betalingsstrøm for jævn, når ingen efterfølgende hele driftsår afviger med mere end +/- 15% fra det første hele driftsår, og hvor betalingen fra et helt driftsår til det efterfølgende driftsår ikke afviger mere end +/- 5%.

1.1.1 Sideordnet tilbud 1 - Pris for en driftsperiode på 6 år

Rederiet tilbyder at drive færgeoverfarten Samsø-Kalundborg på de i Hovedkontrakten inklusiv bilag anførte betingelser indtil kontraktens udløb 6 år efter driftsstart for et tilskud pr. driftsår på DKK eksklusiv moms:

Tilskud for driftsperiode på 6 år	
Driftsår	**Den trafikale ydelse (DKK 1.000)**
01. oktober 2014 - 30. september 2015	[redacted]
01. oktober 2015 - 30. september 2016	[redacted]
01. oktober 2016 - 30. september 2017	[redacted]
01. oktober 2017 - 30. september 2018	[redacted]
01. oktober 2018 - 30. september 2019	[redacted]
01. oktober 2019 - 30. september 2020	[redacted]
I alt	[redacted]

Tabel 1: Tilskud for den tilbudte trafikale ydelse

1.1.2 Sideordnet tilbud 1 - Pris for en driftsperiode på 10 år

Rederiet tilbyder at drive færgeoverfarten Samsø-Kalundborg på de i Hovedkontrakten inklusiv bilag anførte betingelser indtil kontraktens udløb 10 år efter driftsstart for et tilskud pr. driftsår på DKK eksklusiv moms:

JR kes

Tilskud for driftsperiode på 10 år	
Driftsår	**Den trafikale ydelse (DKK 1.000)**
01. oktober 2014 - 30. september 2015	[redacted]
01. oktober 2015 - 30. september 2016	[redacted]
01. oktober 2016 - 30. september 2017	[redacted]
01. oktober 2017 - 30. september 2018	[redacted]
01. oktober 2018 - 30. september 2019	[redacted]
01. oktober 2019 - 30. september 2020	[redacted]
01. oktober 2020 - 30. september 2021	[redacted]
01. oktober 2021 - 30. september 2022	[redacted]
01. oktober 2022 - 30. september 2023	[redacted]
01. oktober 2023 - 30. september 2024	[redacted]
I alt	**234.000,1**

Tabel 2: Tilskud for den tilbudte trafikale ydelse

Tildeling af kontrakt alene på baggrund af tilbud under pkt. 1.1.1 forudsætter, at Transportministeriet ikke kan indgå kontrakter med en driftsperiode på op til 10 år, jf. pkt. 5.2 i udbudsmaterialets tilbudsgrundlag.

3. Underskrift

Danske Færger A/S erklærer ved sin underskrift på nærværende tilbud, at der i tilbuddet er medtaget alle operatørydelser, som er beskrevet i rederiets løsningsforslag, og som rederiet anser for nødvendige til opfyldelse af Hovedkontrakten.

22. marts 2013

For Danske Færger A/S

Adm. direktør John Steen-Mikkelsen

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

Transportministeriet

Bilag 4, Operatørens tilbud

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

JR tei

Færgen

TILBUD
PÅ EU-UDBUD
2012/S 246-404878

Driften af færgeoverfarten
Samsø-Kalundborg

Fredag den 22. marts 2013, kl. 12:00

Tilbud på EU–udbud 2012/S 246-404878: Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

hos Transportministeriet, Frederiksholms Kanal 27F, DK-1220 København K

JJR tej

Færgen

Danske Færger A/S
Dampskibskajen 3
3700 Rønne
Tlf. +45 7023 1515
www.faergen.dk
CVR nr. 30 50 19 50

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K
Att.: Jørn Juhl Rasmussen

22. marts 2013

EU–udbud 2012/S 246-404878: Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Hermed overrækkes tilbud fra rederiet Danske Færger A/S til Transportministeriets udbud af driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg, i ét originaleksemplar samt to komplette kopier og én elektronisk version.

Tilbuddet er udarbejdet i overensstemmelse med tilbudsgrundlaget og er uden forbehold. Skulle Transportministeriet mod forventning finde, at der er uklarheder eller modstrid mellem tilbuddet og tilbudsgrundlaget har sidstnævnte forrang.

Rederiet finder, at der er mulighed for flere løsninger til betjening af overfarten Samsø-Kalundborg, men da udbudsmaterialet kun levner mulighed for at aflevere et løsningsforslag, afleverer rederiet således kun et løsningsforslag.

Såfremt der skulle være spørgsmål til det vedlagte tilbudsmateriale, bedes der rettet henvendelse til rederiets kontaktpersoner.

Med venlig hilsen
Danske Færger A/S

John Steen-Mikkelsen
Adm. direktør

AlsFærgen
BornholmerFærgen
FanøFærgen
LangelandsFærgen
SamsøFærgen

Generelle oplysninger

Danske Færger A/S fremsender hermed tilbud på EU–udbud 2012/S 246-404878 vedrørende driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

Tilbudsgiver

Danske Færger A/S
Dampskibskajen 3
DK-3700 Rønne
CVR nummer: 30 50 19 50
telefon: +45 70 23 15 15
fax: +45 56 95 57 66

Kontaktperson

Forretningsudviklingschef (projektleder) – Kim Riis-Sørensen

e-mail: [redacted]
telefon: [redacted]

Forhandlingsberettiget person

Kommerciel direktør – Jørgen Jensen

e-mail: [redacted]
telefon: [redacted]

og/eller

Adm. direktør – John Steen-Mikkelsen

e-mail: [redacted]
telefon: [redacted]

Tilbudstype

Tilbud afgives som to sideordnede tilbud iht. udbudsmaterialets tilbudsgrundlag, pkt. 1.2.5.

Vedståelsesfrist

Tilbudsgiver vedstår nærværende tilbud i 6 måneder fra den 22. marts 2013.

JR KEI

Færgen

EGNETHEDSVURDERING
TIL EU–UDBUD
2012/S 246-404878

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

22. marts 2013

JR

Indholdsfortegnelse

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

Indledning

Danske Færger A/S (binavn: SamsøFærgen A/S) skal hermed afgive tilbud på EU–udbud 2012/S 246-404878 vedrørende driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

Rederiet Danske Færger A/S hed indtil den 1. oktober 2010 NORDIC FERRY SERVICES A/S. Navneskiftet var et led i den fusionsproces, der havde til formål at fusionere rederierne Bornholmstrafikken A/S, Sydfynske A/S og NORDIC FERRY SERVICES A/S. Denne fusion blev endeligt gennemført den 14. januar 2011 med regnskabsmæssig og selskabsretlig virkning fra og med den 1. januar 2010 med NORDIC FERRY SERVICES A/S som det fortsættende selskab.

Nærværende materiale udgør rederiets dokumentation for egnethed til deltagelse i tilbudsgivningen vedrørende ovennævnte EU-udbud, og skal således dokumentere, at rederiet som færgeoperatør er fagligt kompetent til at afgive tilbud på den udbudte opgave. Der vil i det følgende blive taget udgangspunkt i det tidligere NORDIC FERRY SERVICES A/S, for de tilfælde, hvor der skal dokumenteres rederidrift og afgives erklæring om forhold fra før den 1. januar 2010.

Danske Færger A/S kan levere den ønskede ydelse, som kan tjene lokalbefolkning, erhvervsliv og turister bedst muligt indenfor de rammer, som fremgår af udbudsbetingelserne.

Danske Færger A/S Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

JR kl

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf : +45 7023 1515

Præsentation af Danske Færger A/S

I det følgende vil der blive givet en mere udførlig beskrivelse af rederiet Danske Færger A/S med udgangspunkt i det historiske NORDIC FERRY SERVICES A/S. Endvidere henvises der til afsnittene "Oplysninger om faglige kvalifikationer", "Oplysninger om økonomisk og finansiel kapacitet" og "Oplysninger om teknisk kapacitet".

Historie (mht. NORDIC FERRY SERVICES A/S*)*

Bornholmstrafikken A/S indgik i april 2007 et samarbejde med Clipper Group A/S og oprettede i den forbindelse det fællesejede rederi NORDIC FERRY SERVICES A/S, der havde til formål dels at yde administrative ydelser i forbindelse med rederidrift og i et vist omfang at afgive tilbud på udliciterede færgeruter.

Bornholmstrafikken A/S vandt det seneste udbud af driften af færgeoverfarten mellem Sælvig og Hou, og der blev indgået kontrakt mellem Samsø Kommune og Bornholmstrafikken A/S den 2. maj 2007. Denne kontrakt blev overdraget til NORDIC FERRY SERVICES A/S den 22. oktober 2008.

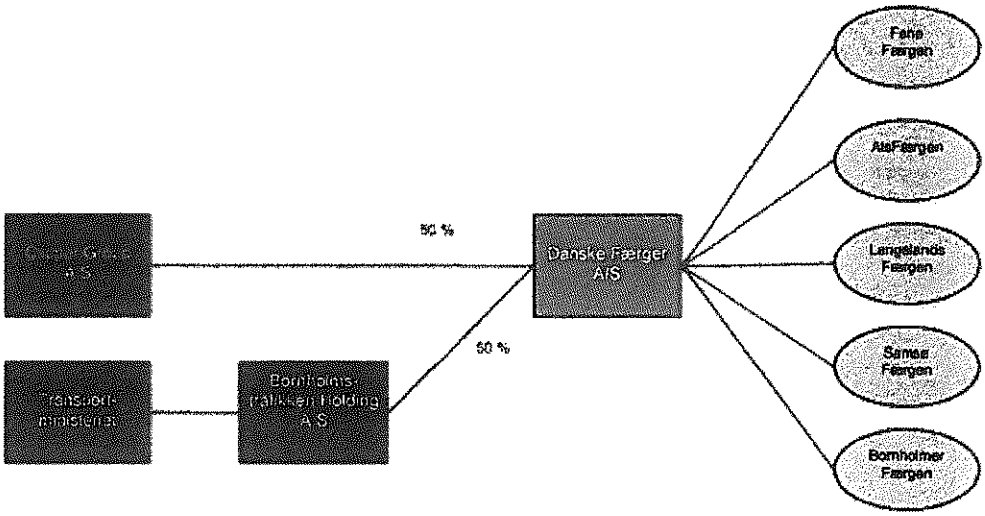
Den 23. januar 2008 indgik NORDIC FERRY SERVICES A/S en managementaftale med Samsø Linien A/S i forbindelse med besejlingen af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg. Samsø Linien A/S havde den 14. maj 2007 vundet Trafikstyrelsens udbud af driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg med driftsstart den 1. oktober 2008. Denne kontrakt blev overdraget til NORDIC FERRY SERVICES A/S den 25. juni 2009.

Pr. den 1. oktober 2010 ændredes navnet, som tidligere nævnt, fra NORDIC FERRY SERVICES A/S til Danske Færger A/S som følge af fusionen af de tre rederier.

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Ejerstruktur

Gennem den ovenfor nævnte fusion er der skabt en mere enkel struktur omkring aktiviteterne.



Danske Færger A/S Dampskibskajen 3 DK-3700 Rønne • CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

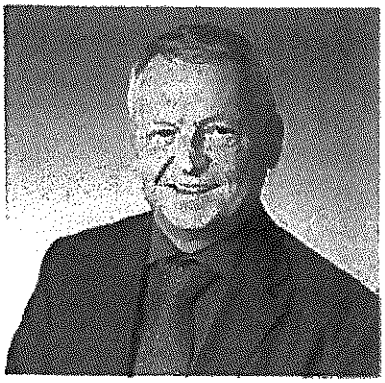
Ledelse (Nationalt/lokalt)

Rederiets organisation vil blive beskrevet nærmere andet steds (se afsnittet "Oplysninger om faglige kvalifikationer"). Der er den overordnede ledelse med ansvar for samtlige overfarter og udvikling af nye tiltag/ruter og så er der den lokale daglige driftsledelse ved terminalchefen for de vestlige ruter (dvs. AlsFærgen, FanøFærgen, LangelandsFærgen og SamsøFærgen).

Direktionen består af følgende personer:

John Steen-Mikkelsen (f. 1955)

Administrerende direktør (CEO og COO)



Tidligere beskæftigelse:

Direktør og Geschäftsführer i Scandlines Group	(2008-10)
Direktør i Scandlines Danmark A/S	(2005-08)
Line Manager Østersøen i Scandlines	(1998-05)
Overfartschef i DSB Rederi, Rødby-Puttgarden	(1996-98)
Adm. Direktør i Europa Linien A/S	(1995-96)
Adm. Direktør i Lion Ferry AB (del af Stena Line AB)	(1991-95)
Direktør i Lion Ferry A/S	(1989-91)
Fragtchef i Lion Ferry A/S	(1982-89)

Søren Vedel (f. 1956)

Finansdirektør (CFO)

Tidligere beskæftigelse:

Direktør Finance og Support i Cheminova-koncernen	(2006-10)
VP Projects, Business Development i Vestas	(2004-06)
CFO i Vestas-koncernen	(2002-04)
Økonomidirektør i Danfoss-koncernen	(1996-02)
Økonomichef i Danfoss A/S	(1992-96)
CEO i Danfoss Precision Step Systems Inc., USA	(1990-92)
Økonomichef i Danfoss's Hydraulik division	(1986-90)

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK 3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

JL Kes

Jørgen Jensen (f. 1958)

Kommerciel direktør (CCO)

Tidligere beskæftigelse:

Overfartschef i NFS, Samsøtrafikken	(2009-10)
Passagerchef i Scandlines	(2008-09)
Direktør i Scandlines Sydfynske A/S	(2001-08)
Overfartschef i Scandlines, Gedser-Rostock	(1999-01)
Markedschef i Scandlines for Østersøen	(1997-99)
Salg- og marketingchef, 65 Ferie	(1996-97)
Salg- og marketingchef, Europa Linien Gedser-Rostock	(1991-96)

Bestyrelsen i Danske Færger A/S består af følgende personer:

Formand **Steen E. Christensen**, advokat og partner i Plesner

Næstformand **Per Gullestrup**, partner i Clipper Group A/S

Head of Corporate Finance **Morten Hvidtfeldt**, Clipper Group A/S

Direktør **Dorte Krak**, CEO i Arp-Hansen Hotel Group A/S

Direktør **Orla Grøn Pedersen**,

Direktør **Karen Bladt**, direktør i HASLE Refractories A/S

Finn Mossin Kofoed (medarbejdervalgt repræsentant)

Henrik Bay (medarbejdervalgt repræsentant)

Jan Andreasen (medarbejdervalgt repræsentant)

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 Tlf.: +45 7023 1515

Den lokale ledelse af SamsøFærgen udgøres af terminalchefen for de vestlige ruter (dvs. AlsFærgen, FanøFærgen, LangelandsFærgen og SamsøFærgen). Terminalchefen refererer til den kommercielle direktør.

Kaj Kvist Nielsen (f. [redacted]

Terminalchef (Vest)

Tidligere beskæftigelse:

Terminalchef, Fanø- og SamsøFærgen	(2010-2012)
Kaptajn, Alsfærgen (i hhv. Scandlines og Sydfynske)	(1996-2010)
Styrmand/Overstyrmand, Storebælts Overfarten (DSB)	(1988-1996)

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Oplysninger om faglige kvalifikationer

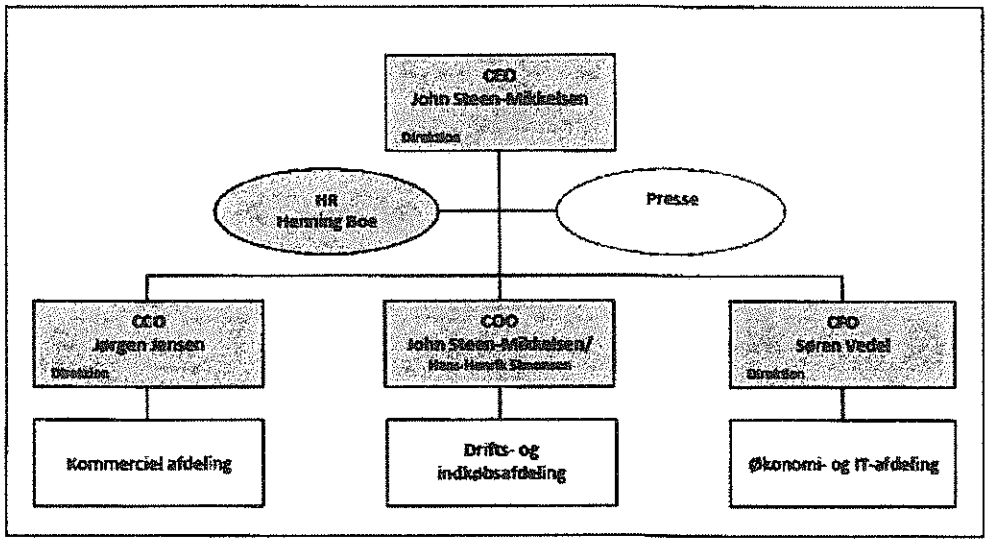
I nærværende dokument vil der blive redegjort for de faglige kvalifikationer i Danske Færger A/S. Det er rederiets opfattelse, at disse oplysninger dokumenterer, at Danske Færger A/S råder over en fuldt operationel organisation, der også kan varetage driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

Administration

Hele den administrative del af rederidriften for Danske Færger A/S varetages fra rederiets hovedkontor i Rønne. Den lokale ledelse for færgeoverfarten Samsø-Kalundborg er dog for den administrative del også placeret i Sælvig.

Organisation

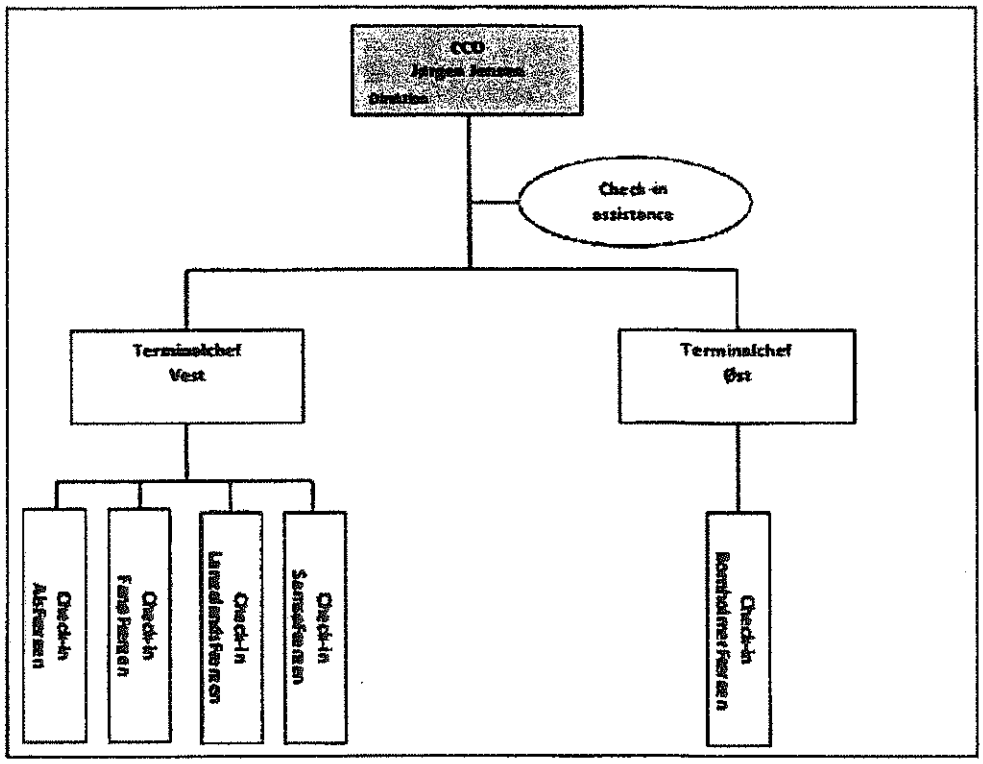
I nedenstående figur er vist det overordnede organisationsdiagram for Danske Færger A/S.



Figur 1: Overordnet ledelse i Danske Færger A/S.

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Den lokale ledelse er en del af kommerciel afdeling. Den er vist i nedenstående figur.



Figur 2: Lokal ledelse for de respektive overfarter i Danske Færger A/S.

Medarbejdere

Der var totalt set 657 fuldtidsbeskæftigede i Danske Færger A/S i 2011, jf. seneste godkendte årsregnskab, hvoraf størstedelen af rederiets medarbejdere [redacted] er beskæftiget i skibene med at udføre den daglige færgebetjening af ruterne.

Oplysninger om økonomisk og finansiel kapacitet

I det følgende er hentet hoved- og nøgletal fra det seneste godkendte årsregnskab for Danske Færger A/S: Årsrapport for 2011. Her er blandt andet vist rederiets samlede omsætning samt den samlede balancesum for de seneste 3 regnskabsår:

Hoved- og nøgletal

T.DKK	2011	2010	2009
Resultatopgørelse			
Nettoomsætning	820.952	778.725	67.433
Resultat af primær drift	79.846	18.606	-72.586
Resultat før finansielle poster	-34.768	-85.819	-140.358
Resultat af finansielle poster	-21.849	-29.257	-11.159
Årets resultat	**-59.644**	**-117.987**	**-152.086**
Balance			
Balancesum	1.472.655	1.095.118	471.560
Omsætningsaktiver	1.132.049	840.169	412.789
Investering i materielle anlægsaktiver	446.976	722.632	297.062
Egenkapital	586.635	440.537	-33.731
Pengestrømme			
- driftsaktivitet	59.005	-2.697	-28.711
- investeringsaktivitet	-435.335	37.345	-257.391
- finansieringsaktivitet	457.847	-86.849	291.567
Gennemsnitligt antal ansatte	657	677	78
Nøgletal			
Afkast af investeret kapital (ROIC)	-3,2%	-8,6%	-49,2%
Nettorentebærende gæld/EBITDA	8	24	-5
Forrentning af egenkapitalen (ROE)	-11,6%	-33,0%	-618,3%
Soliditetsgrad	39,9%	40,2%	-7,2%

Det skal bemærkes at regnskabsåret 2009 alene dækker aktiviteterne i NORDIC FERRY SERVICES A/S, der hovedsageligt omfattede driften af ruterne Sælvig – Hou (Samsø Vest) og Kolby Kås – Kalundborg (Samsø Øst).

Danske Færger A/S • Dampskibskaien 3 • DK-3700 Rønne • CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

Erklæring om balance og omsætning

Herved erklæres det at ovenstående tal for omsætning og balancesum er i overensstemmelse med reviderede og bestyrelsesgodkendte årsrapporter.

Dato: Rønne, d. 22. marts 2013

Underskrifter:

John Steen-Mikkelsen
Adm. direktør

Søren Vedel
Finansdirektør

Jørgen Jensen
Kommerciel direktør

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Oplysninger om teknisk kapacitet

I nærværende afsnit vil der blive redegjort for Danske Færger A/S rederimæssige aktiviteter de seneste 3 år, dvs. i perioden 2009 – 2011. Perioden er valgt til at følge de 3 seneste godkendte regnskabsår, jf. ovenfor.

Rutenetværk

Danske Færger A/S opererer følgende ruter:

AlsFærgen: **Bøjden – Fynshav ruten**

Ruten opereres på basis af kontrakt mellem Transportministeriets Departement og Danske Færger A/S i driftsperioden 1. maj 2008 – 30. april 2014.

Kontrakten blev pr. den 16. november 2010 overdraget fra Sydfynske A/S til Danske Færger A/S.

Kontrakten blev pr. den 1. september 2012 overdraget fra Trafikstyrelsen til Transportministeriets Departement.

BornholmerFærgen: **Rønne – Køge ruten/Rønne – Ystad ruten**

Ruten opereres på basis af kontrakt mellem Transportministeriets Departement og Danske Færger A/S i driftsperioden 1. september 2011 – 31. august 2017.

Kontrakten blev pr. den 1. september 2012 overdraget fra Trafikstyrelsen til Transportministeriets Departement.

Rønne – Sassnitz ruten

Ruten opereres på kommercielle vilkår.

FanøFærgen: **Fanø – Esbjerg ruten**

Ruten opereres på kommercielle vilkår i henhold til aftale mellem Fanø Kommune og Sydfynske A/S i driftsperioden 1. december 2001 og indtil en eventuel opsigelse eller ophævelse af aftalen.

Aftalen blev pr. den 16. december 2010 overdraget fra Sydfynske A/S til Danske Færger A/S.

LangelandsFærgen: **Spodsbjerg – Tårs ruten**

Ruten opereres på basis af kontrakt mellem A/S Storebælt og Danske Færger A/S i driftsperioden 1. maj 2012 – 30. april 2018.

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

kei

Kontrakten blev pr. den 25. oktober 2010 overdraget fra Sydfynske A/S til Danske Færger A/S.

SamsøFærgen: **Samsø – Kalundborg ruten**

Ruten opereres på basis af kontrakt mellem Transportministeriets Departement og Danske Færger A/S i driftsperioden 1. oktober 2008 – 30. september 2014.

Kontrakten blev pr. den 25. juni 2009 overdraget fra Samsø Linien A/S til Danske Færger A/S.

Kontrakten blev pr. den 1. september 2012 overdraget fra Trafikstyrelsen til Transportministeriets Departement.

Samsø (Sælvig) – Hou ruten

Ruten opereres på basis af kontrakt mellem Samsø Kommune og Danske Færger A/S i driftsperioden 1. oktober 2008 – 30. september 2014.

Kontrakten blev pr. 22. oktober 2008 overdraget fra Bornholmstrafikken A/S til Danske Færger A/S.

Trafiktal for de respektive rutegrupperinger

Danske Færger A/S har gennem de sidste 3 år gennemført følgende antal enkelt ture med rederiets færger:

2011	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fanø-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	496	261	2.088	1.033	534
Februar	448	230	2.076	960	487
Marts	496	316	2.412	1.047	554
April	480	410	2.358	1.008	564
Maj	496	482	2.478	1.132	597
Juni	772	475	2.658	1.174	650
Juli	798	595	2.812	1.325	748
August	796	509	2.734	1.286	703
September	480	310	2.408	1.032	556
Oktober	496	306	2.428	1.056	562
November	480	256	2.188	973	516
December	486	270	2.150	1.030	518
Totalt 2011	**6.724**	**4.420**	**28.790**	**13.056**	**6.989**

2010	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fanø-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	496	260	2.088	1.033	512
Februar	448	250	2.076	960	483
Marts	496	334	2.412	1.047	565
April	480	354	2.358	1.008	559

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

2010	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fanø-Færgen	Langelands Færgen	Samsø Færgen
Maj	496	436	2.478	1.132	586
Juni	772	440	2.658	1.174	605
Juli	798	633	2.812	1.325	731
August	796	539	2.734	1.286	701
September	480	360	2.408	1.032	596
Oktober	496	359	2.428	1.056	568
November	480	271	2.188	973	524
December	486	331	2.150	1.030	532
Totalt 2010	**6.724**	**4.567**	**28.790**	**13.056**	**6.962**

2009	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fanø-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	496	246	2.108	1.052	562
Februar	448	234	2.118	960	510
Marts	496	266	2.368	1.064	567
April	480	348	2.386	1.012	554
Maj	496	434	2.492	1.140	659
Juni	658	436	2.674	1.180	682
Juli	798	626	2.816	1.176	855
August	796	555	2.746	1.310	712
September	584	358	2.426	1.032	602
Oktober	576	320	2.454	1.060	562
November	480	230	2.202	1.028	506
December	488	302	2.152	1.028	516
Totalt 2009	**6.796**	**4.355**	**28.942**	**13.042**	**7.287**

Danske Færger A/S har haft følgende trafikmængder, målt i antal passagerer, biler og lastbiler/trailere i den pågældende periode:

2011	Antal 1.000 passagerer				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fanø-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	16,3	37,3	86,0	20,8	20,8
Februar	17,8	43,1	89,7	23,2	22,7
Marts	20,6	58,2	107,3	24,6	25,6
April	30,2	106,5	157,9	35,3	42,5
Maj	31,1	135,3	140,3	38,7	50,3
Juni	38,8	179,0	177,9	43,6	63,5
Juli	58,3	301,4	245,2	69,6	106,0
August	42,1	199,8	189,3	48,4	66,7
September	28,4	131,1	145,4	34,0	44,7
Oktober	29,6	103,8	145,7	36,9	39,8
November	21,4	56,8	103,7	24,9	27,4
December	21,8	69,0	101,6	25,1	29,0
Totalt 2011	**356,3**	**1.421,3**	**1.690,1**	**425,1**	**539,2**

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

2010	Antal 1.000 passagerer				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fano-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	13,7	39,0	81,2	19,4	21,3
Februar	15,8	44,0	85,7	22,0	21,9
Marts	19,5	63,3	114,1	29,2	28,5
April	26,2	95,6	132,3	36,1	36,8
Maj	30,7	147,4	150,1	42,6	52,6
Juni	34,1	147,2	163,2	43,8	55,3
Juli	59,0	289,0	255,2	80,7	101,3
August	43,9	200,7	195,8	54,4	67,8
September	26,2	128,8	140,3	35,7	44,7
Oktober	28,1	104,6	145,6	38,8	41,0
November	19,1	48,5	102,7	24,3	26,1
December	22,0	56,9	100,7	24,3	25,4
Totalt 2010	**338,3**	**1.365,1**	**1.666,9**	**451,3**	**522,7**

2009	Antal 1.000 passagerer				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fano-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	15,7	47,3	92,1	25,5	21,8
Februar	19,2	57,5	101,3	30,1	23,5
Marts	18,8	60,9	107,2	31,3	26,7
April	28,1	110,8	151,0	40,0	40,4
Maj	34,4	160,2	154,8	48,0	53,6
Juni	30,3	164,8	162,7	47,5	58,3
Juli	56,2	292,5	246,6	79,3	100,8
August	43,2	215,2	200,7	57,3	66,3
September	28,9	130,1	131,4	38,7	42,9
Oktober	27,6	103,3	144,8	38,1	38,3
November	18,4	56,1	101,3	30,1	27,6
December	21,5	70,4	102,9	29,6	27,7
Totalt 2009	**342,3**	**1.469,3**	**1.696,8**	**495,5**	**528,0**

2011	Antal 1.000 personbiler				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fano-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	7,2	8,9	15,0	8,4	7,4
Februar	7,1	10,7	16,9	8,8	7,9
Marts	9,2	14,9	19,7	10,0	9,5
April	11,4	26,1	32,1	13,1	13,4
Maj	11,8	29,3	26,6	14,5	15,2
Juni	14,0	40,0	34,7	15,8	18,0
Juli	18,4	66,2	47,0	22,0	26,1
August	15,3	45,4	36,4	17,3	19,3
September	11,3	28,2	28,7	12,8	13,8
Oktober	11,6	24,4	29,0	13,5	13,0
November	9,6	14,0	19,1	10,2	9,8
December	8,8	15,3	18,3	9,6	9,9
Totalt 2011	**135,7**	**323,6**	**323,5**	**156,0**	**163,3**

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Kes
JR

2010	Antal 1.000 personbiler				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fano-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	5,9	8,8	16,3	7,3	7,3
Februar	6,2	9,1	15,2	7,8	7,3
Marts	8,3	15,6	21,2	11,2	9,9
April	9,8	22,3	26,7	13,4	12,0
Maj	11,2	31,6	30,1	15,2	15,1
Juni	12,7	33,6	30,4	15,8	16,1
Juli	19,3	63,2	46,8	25,4	24,8
August	15,8	46,4	36,5	19,9	19,2
September	10,4	28,4	26,3	14,0	14,1
Oktober	10,7	24,8	29,4	14,2	13,3
November	8,4	13,2	18,5	10,0	9,3
December	8,9	12,6	17,6	9,2	8,4
Total 2010	**127,6**	**309,6**	**315,0**	**163,4**	**156,8**

2009	Antal 1.000 personbiler				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fano-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	6,5	10,7	15,2	9,2	7,6
Februar	7,5	12,4	17,8	10,5	7,8
Marts	7,8	14,8	19,3	11,7	9,4
April	10,6	24,6	29,7	13,9	12,7
Maj	11,9	33,0	30,3	16,6	15,1
Juni	10,8	35,2	30,2	16,6	16,4
Juli	18,1	63,3	45,6	24,3	24,0
August	15,3	47,6	38,8	19,6	19,0
September	11,0	27,8	26,0	13,8	12,9
Oktober	10,3	23,8	28,4	13,1	12,6
November	7,6	13,7	18,0	11,3	9,6
December	8,5	15,6	18,4	10,6	9,2
Totalt 2009	**125,9**	**322,6**	**317,7**	**171,2**	**156,4**

2011	Antal 1.000 lastbiler				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fano-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	0,3	2,7	0,6	2,0	0,8
Februar	0,2	2,7	0,7	1,8	0,8
Marts	0,4	3,3	1,0	2,4	0,9
April	0,3	3,1	1,0	1,9	0,8
Maj	0,3	3,6	0,9	2,3	1,1
Juni	0,4	3,5	0,9	2,1	1,3
Juli	0,4	3,4	1,0	1,7	1,4
August	0,4	3,5	1,0	2,0	1,1
September	0,4	3,2	0,9	2,4	1,0
Oktober	0,3	3,1	0,9	2,5	1,2
November	0,4	3,2	0,8	2,4	1,1
December	0,3	2,8	0,6	1,6	0,9
Totalt 2011	**4,1**	**38,2**	**10,4**	**25,3**	**12,5**

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK 3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Kej
JR

2010	Antal 1.000 lastbiler				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fanø-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	0,1	2,5	0,5	1,6	0,9
Februar	0,1	2,5	0,4	1,4	0,8
Marts	0,2	3,1	0,8	2,2	1,0
April	0,2	2,9	0,7	1,7	0,8
Maj	0,2	3,1	0,7	1,8	0,9
Juni	0,3	3,4	0,9	1,9	1,1
Juli	0,3	3,1	1,0	1,6	1,3
August	0,3	3,0	0,8	1,8	1,2
September	0,3	3,0	0,8	2,1	1,1
Oktober	0,2	2,8	0,7	2,4	1,2
November	0,3	2,9	0,7	2,3	1,1
December	0,2	2,7	0,6	2,1	0,9
Totalt 2010	**2,7**	**34,8**	**8,6**	**22,9**	**12,2**

2009	Antal 1.000 lastbiler				
	Als-Færgen	Bornholmer-Færgen	Fanø-Færgen	Langelands-Færgen	Samsø-Færgen
Januar	0,2	2,7	0,6	2,9	1,0
Februar	0,2	2,6	0,7	2,0	0,9
Marts	0,2	3,2	0,8	2,2	1,1
April	0,2	3,1	1,0	1,9	0,9
Maj	0,2	2,9	0,9	1,8	1,0
Juni	0,2	3,1	0,9	2,1	1,3
Juli	0,2	3,1	1,1	1,7	1,3
August	0,2	2,9	0,9	2,0	1,2
September	0,2	2,8	0,8	2,6	1,1
Oktober	0,2	2,8	0,8	3,4	1,2
November	0,2	2,7	0,6	2,9	1,0
December	0,2	2,5	0,6	2,7	1,0
Totalt 2009	**2,4**	**34,3**	**9,7**	**28,2**	**12,9**

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

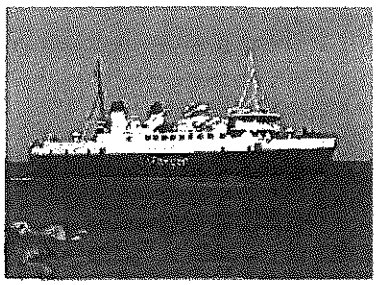
Tonnageoversigt

De rederimæssige aktiviteter udføres af 13 færger:

AlsFærgen	M/F Frigg Sydfyen
	M/F Odin Sydfyen
BornholmerFærgen	M/F Povl Anker
	M/S Hammerodde
	HSC Villum Clausen
	HSC Leonora Christina
FanøFærgen	M/F Fenja
	M/F Menja
	M/B Sønderho
LangelandsFærgen	M/F Langeland
	M/F Lolland
SamsøFærgen	M/F Kanhave
	M/F Kyholm

AlsFærgen

M/F Frigg Sydfyen

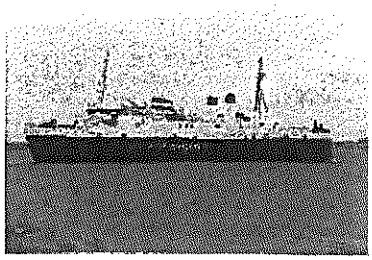


- FÆRGETYPE: GODSBÆRENDE PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 1984
- BT: 1.676
- PASSAGERKAPACITET: 338 (SOMMER)/200 (VINTER)
- PERSONBILKAPACITET: 50
- MAX. KNOB: 13,5
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

M/F Odin Sydfyen

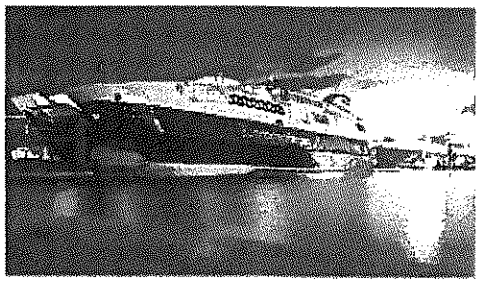
- FÆRGETYPE: GODSBÆRENDE PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 1982
- BT: 1.698
- PASSAGERKAPACITET: 338 (SOMMER)/200 (VINTER)
- PERSONBILKAPACITET: 50
- MAX. KNOB: 13,5
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE



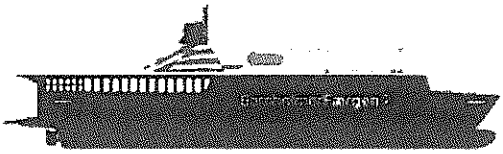
BornholmerFærgen

HSC Villum Clausen

- FÆRGETYPE: HSC HURTIGFÆRGE
- BYGGEÅR: 2000
- BT: 6.402
- PASSAGERKAPACITET: 1.055
- PERSONBILKAPACITET: 215
- MAX. KNOB: 48,0
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE



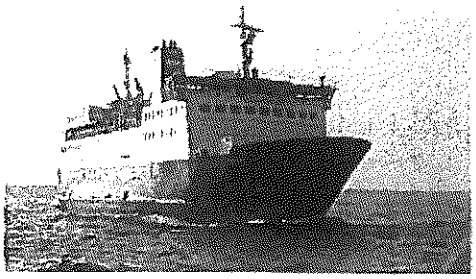
M/S Hammerodde



- FÆRGETYPE: ROPAX
- BYGGEÅR: 2005
- BT: 13.906
- PASSAGERKAPACITET: 400
- KØJER: 108
- LANEMETER: 1.500
- MAX. KNOB: 19,5
- FUELTYPE: 1,0 % FUELOLIE

M/F Povl Anker

- FÆRGETYPE: KONVENTIONEL PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 1978
- BT: 12.358
- PASSAGERKAPACITET: 1.500
- KØJER: 336
- PERSONBILKAPACITET: ca. 262
- MAX. KNOB: 19,5
- FUEL TYPE: IFO60



Danske Færger A/S Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

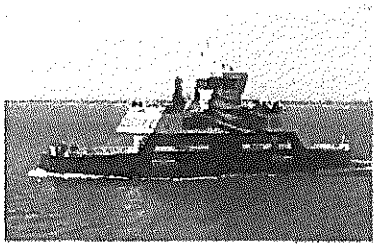
JJR tej

HSC Leonora Christina

- FÆRGETYPE: HSC HURTIGFÆRGE
- BYGGEÅR: 2011
- BT: 10.193
- PASSAGERKAPACITET: 1.400
- PERSONBILKAPACITET: 359
- MAX. KNOB: 38
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE

FanøFærgen

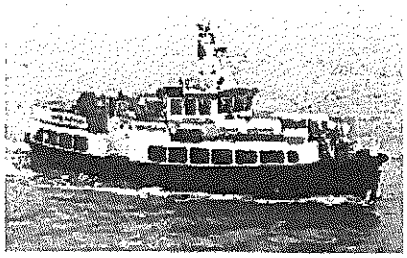
M/F Fenja og M/F Menja



- FÆRGETYPE: GODSBÆRENDE PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 1998
- BT: 751
- PASSAGERKAPACITET: 395 (SOMMER)/296 (VINTER)
- PERSONBILKAPACITET: 35
- MAX. KNOB: 11,5
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE

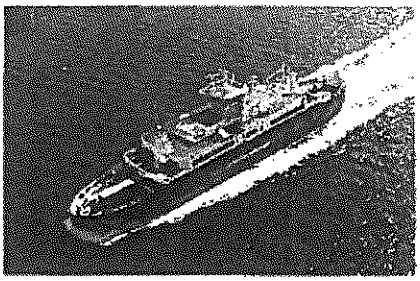
M/B Sønderho

- FÆRGETYPE: PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 1962
- BT: 93
- PASSAGERKAPACITET: 163
- MAX. KNOB: 10
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE



LangelandsFærgen

M/F Lolland og M/F Langeland



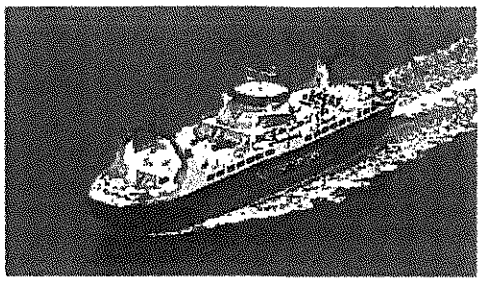
- FÆRGETYPE: GODSBÆRENDE PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 2011
- BT: 4.500
- PASSAGERKAPACITET: 600 (SOMMER)/450 (VINTER)
- PERSONBILKAPACITET: 122
- MAX. KNOB: 16,0
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

te,
JJK

SamsøFærgen

M/F Kanhave



- FÆRGETYPE: DOUBLE-ENDER PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 2009
- BT: 4.630
- PASSAGERKAPACITET: 590 (SOMMER)/458 (VINTER)
- PERSONBILKAPACITET: 90
- MAX. KNOB: 15,0
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE

M/F Kyholm

- FÆRGETYPE: GODSBÆRENDE PASSAGERFÆRGE
- BYGGEÅR: 1998
- BT: 3.380
- PASSAGERKAPACITET: 550
- PERSONBILKAPACITET: 90
- MAX. KNOB: 14,8
- FUEL TYPE: 0,1 % GASOLIE

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Tro og love erklæring

I henhold til lovbekendtgørelse nr. 336 af 13. maj 1997, om begrænsning af skyldneres muligheder for at deltage i offentlige udbudsforretninger, erklærer undertegnede tilbudsgiver hermed på tro og love, at virksomhedens ubetalte, forfaldne gæld til det offentlige på tilbudstidspunktet udgør

DKK 0,-

Ved gæld til det offentlige forstås:

- forfaldne ubetalte skatter
- forfaldne ubetalte afgifter, herunder forbrugsafgifter
- forfaldne ubetalte bidrag til sociale sikringsordninger

Undertegnede erklærer hermed på tro og love, at ovenfor afgivne oplysninger er korrekte, samt giver samtykke til, at Transportministeriets Departement må kontrollere oplysningerne hos de relevante myndigheder.

Dato: Rønne, d. 22. marts 2013

Underskrifter:

John Steen-Mikkelsen
Adm. direktør

Søren Vedel
Finansdirektør

Jørgen Jensen
Kommerciel direktør

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

Færgen

TILBUDDETS LØSNINGSFORSLAG TIL EU–UDBUD 2012/S 246-404878

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

22. marts 2013

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

Danske Færger A/S fremsender hermed løsningsforslag til EU–udbud 2012/S 246-404878 vedrørende driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

1.1. Generelle oplysninger

Generelle oplysninger fremgår af separat dokument i nærværende tilbudsmateriale.

1.2. Myndighedskrav

Danske Færger A/S indestår for til enhver tid at opfylde samtlige relevante gældende krav, regler, myndighedsforskrifter mv., herunder såvel danske som relevante internationale bestemmelser.

1.3. Driftsansvar

Danske Færger A/S tilbyder for egen regning og risiko at besejle færgeoverfarten mellem Samsø-Kalundborg med den færge og efter det løsningsforslag, som er angivet i nærværende tilbud.

Rederiet har herved den fulde risiko vedrørende overfartens indtægter, herunder indtægtstab som følge af forsinkelser, manglende sejlads eller indførelse af evt. oliepristillæg, samt den fulde risiko vedrørende overfartens udgifter, herunder betaling for benyttelse af færgelejer mv. samt erstatninger.

1.4. Ansvar for brændstof

Danske Færger A/S har baseret nærværende sideordnede tilbud på Brændstofmodel A, jf. Hovedkontraktens pkt. 4.2.1.

2. Økonomi

Dette afsnit vil gennemgå økonomien i rederiets løsningsforslag. Løsningsforslaget er ens for de to sideordnede tilbud. Der vil for hvert af de sideordnede tilbud blive angivet et tilbudt gennemsnitligt vederlag pr. måned (se endvidere vedlagte udfyldte tilbudsliste) og dels opstillet et tilbudsbudget for den givne kontraktperiode.

Såvel tilbudt vederlag (jf. den vedlagte udfyldte tilbudsliste) som tilbudsbudget er i henhold til udbudsbetingelserne givet i februar 2013-priser.

2.1. Sideordnet tilbud 1 – Driftsperiode på 6 år

2.1.1. Tilbudt vederlag

Rederiet vil udbyde de i bilag G vedlagte billettyper til de i bilaget angivne listepriser (angivet i 2012-priser).

Rederiet afgiver tilbud på at udføre driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg i følgende driftsperiode:

- Driftsstart: 01. oktober 2014 kl. 00:00
- Udløb: 30. september 2020 kl. 23:59

Samt opfylde alle forpligtelser i henhold til den indgåede kontrakt for et gennemsnitligt vederlag pr. måned (ekskl. moms) på:

[redacted] **DKK pr. måned**

Skriver DKK [redacted]

2.1.2. Tilbudsbudget

I det følgende er opstillet en resultatopgørelse for tilbudsbudgettet for det tilbudte kontraktvederlag – opgjort i 1.000 DKK pr. driftsår i kontraktperioden.

DKK 1.000	1. driftsår 2014/2015	2. driftsår 2015/2016	3. driftsår 2016/2017	4. driftsår 2017/2018	5. driftsår 2018/2019	6. driftsår 2019/2020
Billetindtægter:						
Passagerer:						
Personbiler mv.:						
Busser:						
Gods:						
Øvrige:						
Billetindtægter i alt:						
Cateringindtægter (bruttoomsætning):						
Driftstilskud:						
Indtægter i alt:						
Udgifter:						
Udgifter knyttet til færgerne:						
Brændstof:						
Reparation, vedligehold og drift:						
Personale (Teknisk):						
Personale (Catering):						
Øvrige færgerelaterede udgifter:						
Færgerne i alt:						
Udgifter knyttet til havnene:						
Skibs- og vareafgifter:						
Personale:						
Bygninger og vedligehold:						
Øvrige havnerelaterede udgifter:						
Havnene i alt:						
Udgifter knyttet til salg og administration:						
Personale:						
Markedsføring:						
IT og lokaler:						
Rutefordelte salgs- og administrationsomkostninger:						
Øvrige administrationsrelaterede udgifter:						
Administration i alt:						
Bod:						
EBITDA:						
Afskrivninger:						
EBIT:						
Renter, netto:						
EBT:						
Skat:						
Nettoresultat:						

JR KLS

Tilbudsbudgettet er udarbejdet i henhold til tilbudsgrundlagets pkt. 4.1.7. For at sikre at tilbudsbudgettet som ønsket kan anvendes til gennemgang af de afgivne tilbud, kan det oplyses, at budgettet baserer sig på følgende forudsætninger:

- Afskrivningshorisont:
  - Tonnage [redacted] [redacted]år
  - Havneanlæg og opmarchareal mv.: [redacted]år
- Investeringer:
  - Tonnage [redacted] [redacted]
  - Færgeleje (Kalundborg Havn): DKK [redacted]mio.
  - Færgeleje (Ballen Havn): DKK [redacted]mio.
  - Opmarcharealer (check-in anlæg mv.): DKK [redacted]mio.
- Olieprisniveau (anvendt i tilbudskalkulation):
  - Pris: [redacted]DKK/MT
  - Inklusive leveringstillæg
  - Inklusive [redacted]e-fradragsberettiget andel moms oveni prisen
  - Inklusive [redacted]risikotillæg
- Forventninger til den trafikmæssige udvikling:
  - I følgende tabel er angivet rederiets forventning til den trafikmæssige udvikling på ruten Samsø-Kalundborg:

Trafikudvikling	1. driftsår 2014/2015	2. driftsår 2015/2016	3. driftsår 2016/2017	4. driftsår 2017/2018	5. driftsår 2018/2019	6. driftsår 2019/2020
- passagerer:	[redacted]					
- personbiler:	[redacted]					
- busser:	[redacted]					
- lastbiler mv.:	[redacted]					

  - Som det ses af tabellen [redacted]

    Rederiet baserer disse forventninger [redacted]

For god ordens skyld skal det bemærkes, [redacted]

Såfremt der måtte vise sig ændringer af ovennævnte forudsætninger, er dette tilbudsgivers risiko, og det vil således være uden indvirkning på det tilbudte vederlag.

2.2. *Sideordnet tilbud 2 – Driftsperiode på 10 år*

2.2.1. Tilbudt vederlag

Rederiet vil udbyde de i bilag G vedlagte billettyper til de i bilaget angivne listepriser (angivet i 2012-priser).

Rederiet afgiver tilbud på at udføre driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg i følgende driftsperiode:

- Driftsstart: 01. oktober 2014 kl. 00:00
- Udløb: 30. september 2024 kl. 23:59

Samt opfylde alle forpligtelser i henhold til den indgåede kontrakt for et gennemsnitligt vederlag pr. måned (ekskl. moms) på:

1.950.002	**DKK pr. måned**

Skriver DKK: enmillionognihundredeogfemtitusindeogto

2.2.2. Tilbudsbudget

I det følgende er opstillet en resultatopgørelse for tilbudsbudgettet for det tilbudte kontraktvederlag – opgjort i 1.000 DKK pr. driftsår i kontraktperioden.

DKK 1.000	1. driftsår 2014/2015	2. driftsår 2015/2016	3. driftsår 2016/2017	4. driftsår 2017/2018	5. driftsår 2018/2019	6. driftsår 2019/2020	7. driftsår 2020/2021	8. driftsår 2021/2022	9. driftsår 2022/2023	10. driftsår 2023/2024
Billetindtægter:										
Passagerer:										
Personbiler mv.:										
Busser:										
Gods:										
Øvrige:										
Billetindtægter i alt:										
Cateringindtægter (bruttoomsætning):										
Driftstilskud:										
Indtægter i alt:										
Udgifter:										
Udgifter knyttet til færgerne:										
Brændstof:										
Reparation, vedligehold og drift:										
Personale (Teknisk):										
Personale (Catering):										
Øvrige færgerelaterede udgifter:										
Færgerne i alt:										
Udgifter knyttet til havnene:										
Skibs- og vareafgifter:										
Personale:										
Bygninger og vedligehold:										
Øvrige havnerelaterede udgifter:										
Havnene i alt:										
Udgifter knyttet til salg og administration:										
Personale:										
Markedsføring:										
IT og lokaler:										
Rutefordelte salgs- og administrationsomkostninger:										
Øvrige administrationsrelaterede udgifter:										
Administration i alt:										
Bod:										
EBITDA:										
Afskrivninger:										
EBIT:										
Renter, netto:										
EBT:										
Skat:										
Nettoresultat:										

JJR

Tilbudsbudgettet er udarbejdet i henhold til tilbudsgrundlagets pkt. 4.1.7. For at sikre at tilbudsbudgettet som ønsket kan anvendes til gennemgang af de afgivne tilbud, kan det oplyses, at budgettet baserer sig på følgende forudsætninger:

- Afskrivningshorisont:
  - Tonnage [redacted] [redacted] år
  - Havneanlæg og opmarchareal mv.: [redacted] år
- Investeringer (som ovenfor i afsnit 2.1.2)
- Olieprisniveau (som ovenfor i 2.1.2)
- Forventninger til den trafikmæssige udvikling:
  - I følgende tabel er angivet rederiets forventning til den trafikmæssige udvikling på ruten Samsø-Kalundborg (idet de første 6 driftsår er som angivet ovenfor i afsnit 2.1.2):

Trafikudvikling	7. driftsår 2020/2021	8. driftsår 2021/2022	9. driftsår 2022/2023	10. driftsår 2023/2024
- passagerer:	[redacted]			
- personbiler:	[redacted]			
- busser:	[redacted]			
- lastbiler mv.:	[redacted]			

For god ordens skyld skal det bemærkes, [redacted]

Såfremt der måtte vise sig ændringer af ovennævnte forudsætninger, er dette tilbudsgivers risiko, og det vil således være uden indvirkning på det tilbudte vederlag.

2.3. Option vedrørende forlængelse af kontraktperioden

Transportministeriet er berettiget til at forlænge Hovedkontrakten med op til 12 måneder, jf. Hovedkontraktens pkt. 3.4.

3. Tonnage

I det følgende vil den tilbudte tonnage blive beskrevet.

3.1. Tonnageoplysninger

Navn:	M/F "KANHAVE"
IMO nummer:	9548562
Værft:	Frantzis Shipyard, Grækenland
Leveringsår:	2009
Generalarrangementsplan:	0.0.01.00 (vedlagt i bilag A)
Stuvningsplan:	527-004 (vedlagt i bilag B)
Længde o.a.:	91,4 meter
Bredde:	16,2 meter
Bruttotons (BT):	4630
Nettotons (NT):	1389
Tons dødvægt (TDW):	778 tons dødvægt
Dybgang (fuld last):	3,2 meter
Passagerkapacitet:	458 (vinterkapacitet)
Vogndækskapacitet: - Personbilenheder: - Dækmeter: - høje dækmeter:	 110 510 meter 234 meter
Hovedmotorer: - Effekt v/ maksimal hastighed (kW):	4 stk. Mitsubishi S16R MPTA 4x1.170 kW
Brændstoftype:	Gasoil 0,1%
Brændstofforbrug pr. enkelttur[1] (MT)	[redacted]

Tonnageoplysningerne fsva. vogndækskapaciteten er her angivet efter tilpasning og ombygning for at opfylde kravene i nærværende udbuds kravspecifikation.

1 Gennemsnitligt brændstofforbrug pr. enkelttur er beregnet ud fra det årlige antal afgange i den i Bilag E vedlagte principsejlplan, jf. udbudsmaterialets Tilbudsgrundlag pkt. 4.1.7.

3.2. Generelle krav

Rederiet vil løbende tilsikre, at den tilbudte færge er sødygtig og forsynet med alle påbudte og nødvendige certifikater mv. herunder klassifikationscertifikater. Endvidere vil rederiet tilsikre, at der sker opfyldelse af de til enhver tid af Søfartsstyrelsen stillede krav med hensyn til den tilbudte færges indretning, bemanding, drift mv.

Rederiet vil løbende tilsikre, at den tilbudt færge til enhver tid fremstår veldreven og holdes i en stand, der svarer til standen på tidspunktet for afgivelse af endeligt tilbud.

Rederiet vil løbende tilsikre, at den tilbudte færge er bemandet i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning og øvrige krav fra myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen. Rederiet vil endvidere løbende tilsikre, at den til enhver tid påkrævede sikkerhedsbesætning er om bord.

Relevant personale vil være uddannet i overensstemmelse med artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010.

3.3. Beskrivelse af cafeteriafaciliteter

Den tilbudte færge er forsynet med et cateringsalgssted, som normalt altid er åbent, når færgen er i drift.

Der vil blive tilbudt et varieret udbud af såvel kolde som varme produkter, kaffe og the samt øvrige drikkevarer. Ligeledes tilbydes der is, kager, konfekturevarer og øvrige produkter til fortæring.

3.4. Dispositionsret over tonnage

Rederiet har fuld dispositionsret over den tilbudte færge.

Nærværende tilbud vedlægges en kopi af skibskødet samt kopi af den tilbudte færges registreringsattest, som dokumentation for at Danske Færger A/S ejer færgen (se bilag C).

3.5. Miljøkrav

Rederiet skal hermed bekræfte, at den tilbudte færges emission af NO_x er i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1460 af 14. december 2010 om Meddelelse fra Søfartsstyrelsen B, teknisk forskrift om skibes bygning og udstyr m.v.

Rederiet vedlægger dokumentation for at færgens motorer opfylder IMO-kravene (relevante certifikater er vedlagt i bilag D).

Rederiet anvender en brændstoftype med et svovlindhold, der ikke overstiger 0,1%.

4. Betjening

I det følgende vil den tilbudte fartplan blive beskrevet, idet besejlingen – som det er kræevet i udbudsmaterialet – vil foregå mellem færgehavnen i Ballen og færgehavnen i Kalundborg.

4.1. Overfartstid

Rederiet tilbyder en sejlplan (se bilag E for en principsejlplan for det første driftsår i kontraktperioden) med en overfartstid som følger:

Lavkapacitetsdage:	Maksimalt 90 minutter.
Mellemkapacitetsdage:	Maksimalt 75 minutter.
Højkapacitetsdage:	Maksimalt 75 minutter.

4.2. Sejlplansbeskrivelse

Rederiet tilbyder en sejlplan, hvor der dagligt gennemføres minimum to dobbeltture. Sejlplanen lever op til følgende krav:

Besejling kontinuerligt, dagligt med:

tidligst acceptable afgangstidspunkt:	kl. 06:00
første ankomst (Kalundborg) senest:	kl. 09:00
sidste afgang (Kalundborg) tidligst:	kl. 17:00
senest acceptable ankomsttidspunkt:	kl. 23:00

Der udføres på lavkapacitetsdage netop to daglige dobbeltture, på mellemkapacitetsdage netop tre daglige dobbeltture og på højkapacitetsdage netop fire daglige dobbeltture.

Der vil på afgange fra Samsø med afgangstidspunkt senest kl. 12.00 kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde, ligesom der på afgange fra Kalundborg med afgangstidspunkt tidligst kl. 12.00 vil kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde.

Principsejlplanen indeholder i alt 965 dobbeltture pr. driftsår, hvilket vil være det samme antal dobbeltture på et kalenderår i kontraktperioden.

Sejlplaner vil blive udarbejdet for et kalenderår ad gangen, dog gælder der særligt iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 3.1:

Første sejlplan: 1. oktober 2014 – 2. januar 2015

Sidste sejlplan: 3. januar – 30. september (sidste driftsår)

Såfremt Transportministeriet udnytter den tilbudte option på forlængelse af kontraktperioden (se afsnit 2.3), udarbejdes der ligeledes sejlplan for den respektive periode, kontrakten forlænges i.

Rederiets udkast til sejlplan for et kalenderår i driftsperioden vil blive fremsendt til Transportministeriets godkendelse senest den 1. september i året før dens ikrafttræden. Udkast til sejlplan for perioden fra driftsstart til den 2. januar 2015 fremsendes til Transportministeriets godkendelse senest 3 måneder før driftsstart.

Forud for fremsendelsen af udkast til sejlplan til Transportministeriet, vil udkastet blive fremsendt til Samsø Kommune til høring med en rimelig høringsfrist. Samsø Kommunes skriftlige høringssvar vedlægges det udkast til sejlplan, som fremsendes til Transportministeriets godkendelse.

Sejlplanen vil være koordineret med den øvrige kollektive trafik (såvel offentlig som privat dreven).

Planlagte ændringer i de godkendte sejlplaner vil blive fremlagt til Transportministeriets godkendelse. Transportministeriet vil ligeledes blive orienteret om enhver anden ændring i de godkendte sejlplaner hurtigst muligt.

4.3. Kapacitet

Den sejlplan, rederiet tilbyder, giver følgende opfyldelse af udbudsmaterialets krav til overførte personbilsenheder ("PBE"):

Driftsdøgntype	Kapacitet pr. driftsdøgn
Højkapacitet:	880 PBE *(Krav: 880 PBE)*
Mellemkapacitet:	660 PBE *(Krav: 660 PBE)*
Lavkapacitet:	440 PBE *(Krav: 360 PBE)*

Der udføres minimum 40 højkapacitetsdage og minimum 155 mellemkapacitetsdage pr. driftsår. Øvrige dage vil blive udført som lavkapacitetsdage.

Den tilbudte færge har en passagerkapacitet, der gør det muligt at overføre samtlige passagerer i de køretøjer, der medbringes, og derudover er der plads til at medbringe mindst 150 landgangspassagerer.

Det vil på den tilbudte færge være muligt at medtage mindst 80 længdemeter køretøjer i op til tilladt maksimal højde, jf. §12 stk. 1 i bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretøjers bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

4.4. Farligt gods

Der vil være mulighed for at medbringe farligt gods minimum én gang om ugen på overfarten Samsø-Kalundborg. Disse vil blive afviklet som en del af den normale trafik og vil fremgå af det udkast til sejlplan som fremsendes til Transportministeriets godkendelse (jf. afsnit 4.2).

Rederiet vil tilbyde transport af farligt gods i IMDG klasse 1 efter behov. Den tilbudte færge vil inden driftsstart blive tilpasset, således at den også kan medtage disse typer farligt gods.

4.5. Planlagte værftsophold og driftsstop

Rederiet opretholder besejlingen under planlagte værftsophold ved indsættelse af passende reservetonnage. Planlagte værftsophold herunder hvilken reservetonnage, der indsættes, vil fremgå af det sejlplansudkast, som rederiet årligt fremsender til Transportministeriets godkendelse.

Planlagte værftsophold vil blive udført i lavsæsonen, så det er til mindst mulig gene for kunderne.

Ved et evt. driftsstop vil rederiet indsætte erstatningstonnage senest 72 timer efter afgangstidspunktet for den første afgang, som aflyses. Rederiet vil med den indsatte erstatningstonnage opfylde døgnefterspørgslen.

4.6. Loyalitetsforpligtelse

Rederiet er sindet at indgå gensidig aftale med den kommende operatør af færgeoverfarten Sælvig-Hou om bistand, såfremt der skulle opstå driftsstop på enten færgeoverfarten Samsø-Kalundborg eller Sælvig-Hou. Aftalen udformes på en sådan måde, at operatørerne som udgangspunkt vil kunne varetage deres kontraktuelle forpligtelser for deres besejling af de respektive færgeoverfarter. Aftalen skal ligeledes sikre, at der ved effektueringen af loyalitetsforpligtelsen gennemføres en tilstrækkelig information af de berørte passagerer.

Aftalen forelægges Transportministeriet til godkendelse senest 3 måneder inden driftsstart.

tej
JR

5. Havnefaciliteter

I det følgende vil forhold vedrørende de benyttede havne i det tilbudte løsningsforslag blive beskrevet. Danske Færger A/S vil indgå nødvendige aftaler med de respektive ejere om benyttelse af bygninger, færgelejer, opmarcharealer, til- og frakørselsveje, lysregulering mv. Endvidere vil rederiet indregne afholdelse af eventuelle udgifter i forbindelse med benyttelse i nærværende tilbud.

Rederiet vil løbende tilsikre, at der sker opfyldelse af de til enhver tid gældende regler for anløb af havne.

5.1. Havneombygning og –tilpasning

Danske Færger A/S har i nærværende tilbud forudsat, at der behøves foretaget havneombygninger eller –tilpasninger, da den tilbudte tonnage ikke i forvejen betjener færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

Rederiet har fremsendt anmodning til hhv. Samsø Kommune og Kalundborg Havn om tilkendegivelse af at de beskrevne havneombygninger eller –tilpasninger vil kunne gennemføres.

Da der endnu ikke foreligger et konkret projekt eller en konkret beskrivelse af Ballen Færgehavn – udover det tegningsmateriale samt foreløbige vejledende krav, der er vedlagt udbudsmaterialet – angives herefter en generel beskrivelse af rederiets leverancer, idet rederiet har forudsat, at Samsø Kommune som havneejer etablerer følgende:

- Alle faste anlæg – herunder dækmoler, spunsvægge, hammer, stenkastninger, bundsikringer
- Faste fortøjningspullerter (5 stk.; 20 ton) inkl. stormpullerter (2 stk.; 50 ton)
- Havnebelysning, tåge- og navigationslys, pladsbelysning, trafiklys
- Vand-, kloak-, el- og afvandingsinstallationer
- Arealer og belægninger, trafik-opstribning, trafikskilte, cykel og gangarealer
- Ventesalsbygning indeholdende toiletter og handicapfaciliteter
- Alle nødvendige myndighedsgodkendelser vedr. etablering af havneejers ejendom

Hermed følger den generelle beskrivelse af de elementer, rederiet etablerer i Ballen færgehavn:

- Anstødsfenderarrangement
- Fenderarrangement (fenderskjolde, gummielementer, kæder mv.)

- Landvederlag for skibsspecifik landrampe
- Passagerlandrampe, bunkerplatform og fortøjningsarrangement
- Skibsspecifikke bunker-, el- og kloaktilslutninger
- Billetteringsanlæg, drive-in portal, rederibeskiltning mv.

Rederiet indgår i detailprojekteringen sammen med Samsø Kommune som havneejer, og det påregnes, at rederiet kan få de af Samsø Kommune færdigbyggede og afsluttede havneinstallationer stillet til rådighed så betids før driftsstart den 1. oktober 2014, således at ovenstående rederispecifikke installationer kan nå at stå færdige og rederiet kan påbegynde rettidig driftsstart på overfarten Samsø-Kalundborg. Rederiet bærer omkostningerne for de nævnte tilpasninger og disse er medregnet i nærværende tilbud.

Samsø Kommunes erklæring er vedlagt nærværende tilbud i bilag F sammen med rederiets anmodning.

Hermed følger den generelle beskrivelse af de elementer, rederiet etablerer i Kalundborg færgehavn:

- Eventuel tilpasning af rederiets anstødsfenderarrangement.
- Eventuel tilpasning af eksisterende fenderarrangement.
- Eventuel tilpasning af tilpasning af rederiets eksisterende landrampe.
- Skibsspecifik passagerlandrampe, bunkerplatform og fortøjningsarrangement.
- Skibsspecifikke kloaktilslutninger.
- Billetteringsanlæg, drive-in portal, billethus, skilte mv. som i dag.

Rederiet forventer at eventuelle tilpasninger kan udføres løbende i driften og rettidig driftsstart på overfarten Samsø-Kalundborg kan således påbegyndes den 1. oktober 2014. Rederiet bærer omkostningerne for de nævnte tilpasninger og disse er medregnet i nærværende tilbud.

Kalundborg Havns erklæring er vedlagt nærværende tilbud i bilag F sammen med rederiets anmodning.

Rederiet indhenter alle nødvendige myndighedsgodkendelser i forbindelse med projektering, udførelse og ibrugtagning af de ovenfor nævnte nye eller ændrede anlæg.

Rederiet forventer ikke på baggrund af det tegningsmateriale samt foreløbige vejledende krav for Ballen Færgehavn, der er vedlagt udbudsmaterialet, at opmarcharealerne skal ændres i forhold til den tilbudte tonnage.

6. Service

Rederiet forpligter sig med nærværende tilbud til at yde en god, omhyggelig og samvittighedsfuld betjening af passagerene. I det følgende vil servicen i det tilbudte løsningsforslag i øvrigt blive beskrevet.

6.1. Sprogkrav

Sikkerheds- og kundevendt besætning vil beherske et skandinavisk sprog og engelsk.

Sikkerhedsmeddelelser og informationer vedrørende overfarten til passagerene vil som minimum være på dansk og engelsk.

Skilte med tekst vil som minimum være udfærdiget på dansk og engelsk.

6.2. Trafikinformation

Opdaterede sejlplaner vil blive stillet til rådighed i elektronisk form for udbydere af trafikinformation på internettet.

Ved uregelmæssigheder vil passagerene blive underrettet om aflyste eller forsinkede afgange. De passagerer, der befinder sig ved anløbsstederne eller eventuelt om bord vil blive henvist til alternative transportmuligheder.

6.3. Information til passagererne

Ændringer i den godkendte sejlplan vil være tilgængelige:

- på rederiets hjemmeside (se endvidere nedenfor), og
- via elektroniske informationsskilte på havnene samt
- som SMS-service til de kunder der ved booking har oplyst deres mobiltelefonnummer

Rederiet vil endvidere (jf. afsnit 6.2) stille opdaterede sejlplaner til rådighed i elektronisk form for udbydere af trafikinformation på internettet.

6.4. Landfunktioner

Rederiet udfører samtlige med driften forbundne landfunktioner, herunder billetudstedelse samt assistance til handicappede og bevægelseshæmmede. Endvidere sikrer rederiet ombord- og ilandkørsel af transporterede motorkøretøjer mv. samt ombord- og ilandstigning af passagerer.

6.5. Elektronisk bookingsystem

Rederiet har et elektronisk bookingsystem, så kunderne kan forudbestille rejser via rederiets hjemmeside, på samtlige billettyper på samtlige afgange.

6.6. Takster

6.6.1 Listepriser

Rederiet vil udbyde de i bilag G vedlagte billettyper til de i bilaget angivne listepriser (angivet i 2012-priser). Endvidere vil rederiet udbyde og fastsætte listepriser for de nævnte produkter i pkt. 4.2.1 i udbudsmaterialets kontraktbilag 2 – Ydelsesspecifikationen.

Listepriser gælder for et kalenderår ad gangen:

Første oversigt: 1. oktober 2014 – 2. januar 2015

Sidste oversigt: 3. januar – 30. september (sidste driftsår)

Såfremt Transportministeriet udnytter den tilbudte option på forlængelse af kontraktperioden (se afsnit 2.3), udarbejdes der ligeledes listepriser for den respektive periode, kontrakten forlænges i.

Rederiets udkast til listepriser for et kalenderår i driftsperioden vil senest den 1. september i året før listeprisernes ikrafttræden blive fremsendt til Transportministeriets godkendelse. Dog vil rederiets udkast til listepriser for perioden fra driftsstart til og med den 2. januar 2015 blive fremsendt Transportministeriets godkendelse senest 4 måneder før driftsstart.

Rederiet vil tilbyde mængderabat på følgende billettyper: "Voksen", "Barn 4-15 år" og "Pensionist". Prisen pr. rejse på en billet med mængderabat vil ikke overstige 80% af prisen for en tilsvarende enkeltbillet. Antallet af enkeltrejser, der udløser en rabat, er netop 10 enkeltrejser.

Såfremt billetpriserne tillægges et brændstoftillæg vil det af alle relevante billetter og prislister fremgå, hvor stor en del af den samlede pris pr. billet, der udgøres af brændstoftillægget (se endvidere afsnit 6.6.3).

6.6.2 Maksimumstakster

Listepriserne på billettyperne givet i bilag G vil ikke overstige de af Transportministeriet angivne maksimumtakster sådan som de er angivet i udbudsmaterialets kontraktbilag 2 – Ydelsesspecifikation – pkt. 4.2, tabel 2 (anført i 2012-priser).

6.6.3 Højdetillæg

Der er iht. pkt. 4.2.2 i udbudsmaterialets bilag 2 – Ydelsesspecifikation indregnet højdetillæg svarende til 30% af prisen for den tilsvarende billettype uden højdetillæg (se venligst tabellerne i bilag G, hvoraf det fremgår, dels hvilke billettyper der tillægges højdetillæg, dels højdetillæggets størrelse og dels grænsen for hvornår listeprisen tillægges højdetillæg).

6.6.4 Gennemsnitspriser

Ud af den samlede mængde udbudte billetter pr. måned af billettyperne "Bil+5 personer, Normalbillet", "Bil+5 personer, Billigbillet A" og "Bil+5 personer, Billigbillet B" vil rederiet udbyde hhv. 15% som billettypen "Bil+5 personer, Billigbillet A" og 15% som billettypen "Bil+5 personer, Billigbillet B".

Rederiet vil for hver måned i driftsperioden udarbejde en opgørelse af den realiserede gennemsnitspris for billettyperne "Bil + 5 personer, Normalbillet", "Bil + 5 personer, Billigbillet A" og "Bil + 5 personer, Billigbillet B".

Opgørelsen vil være Transportministeriet i hænde senest den 6. hverdag efter afslutningen af den måned, som opgørelsen vedrører. Opgørelsen vil således basere sig på de omsætnings- og trafiktal som rederiet har til rådighed på dette tidspunkt. Opgørelsen for den sidste måned i driftsperioden vil være Transportministeriet i hænde senest den 6. hverdag efter driftsperiodens udløb.

6.6.5 Brændstofprisklausul

Indførelse af et brændstoftillæg kræver Transportministeriets godkendelse.

Rederiet vil forud for fastlæggelse af listepriserne for et givet kalenderår fremsende en opgørelse over rederiets faktiske udgifter til indkøb og levering af den anvendte mængde brændstof for de forudgående 12 måneders periode samt en redegørelse for hvori den evt. stigning i brændstofomkostningen ligger.

7. Øvrige forhold

I det følgende vil øvrige forhold i det tilbudte løsningsforslag blive beskrevet.

7.1. Generelle krav

Færgetrafikken vil være tilrettelagt og udført på en sådan måde, at den er sikker, passagervenlig, tilgodeser erhvervslivets behov og har en høj regularitet og servicestandard.

Som det også er nævnt ovenfor (se afsnit 1.2), indestår rederiet for, at nærværende tilbudte ydelse til enhver tid opfylder samtlige relevante gældende krav, regler, myndighedsforskrifter mv., såvel danske som relevante internationale bestemmelser, herunder også Europa-parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 1177/2010 af 24. november 2010.

7.2. Organisation

Rederiet drives af en erfaren og kompetent ledelse og har stået for driften af færgeoverfarten mellem Samsø-Kalundborg siden 2008.

Rederiet vil opretholde en bemanding, der opfylder alle uddannelses- og certificeringskrav, og vil endvidere opretholde en bemanding, der sikrer uforstyrret drift i hele driftsperioden uafhængigt af ferie, sygdom, efteruddannelse og eventuelle udskiftninger i medarbejderstaben.

Rederiet anvender, hvor det er relevant, kollektive danske overenskomster.

7.3. Befordringsbestemmelser

Rederiets nugældende befordringsbestemmelser på færgeoverfarten mellem Samsø-Kalundborg er vedlagt i bilag H.

7.4. Forsikring

Rederiet vil tegne sædvanlig kaskoforsikring, samt tegne sædvanlig P&I-forsikring.

7.5. Indberetninger

Rederiet vil månedligt senest den 6. hverdag i hver måned fremsende en oversigt over trafiktal pr. gennemført afgang i den forløbne måned. Der fremsendes således første gang en oversigt over

trafiktal pr. gennemført afgang i oktober måned 2014 senest den 10. november 2014. Endvidere fremsendes der sidste gang en oversigt over trafiktal pr. gennemført afgang i kontraktperiodens sidste måned senest den 6. hverdag i den første måned efter kontraktophør.

Rederiet vil indberette antal længdemeter pr. afgang for de i udbudsmaterialet nævnte typer køretøjer.

Der vil for hver afgang blive indberettet hvilken dækskonfiguration, der er anvendt for den givne afgang. Dækskonfigurationen vil fremgå af de til rådighed værende længdemeter pr. afgang.

Ud over ovenstående månedlige indberetning af trafiktal pr. gennemført afgang vil rederiet endvidere indberette følgende nøgletal for måneden:

- antal gennemførte enkeltture
- antal aflyste enkeltture med angivelse af dato, planlagt afgangstidspunkt og årsag for hver aflyst enkelttur
- antal enkeltture, hvor der er indsat erstatningstonnage
- faktisk afgangs- og ankomsttidspunkt for hver gennemført enkelttur
- brændstofforbrug pr. enkelttur
- antal tilmeldte på pendlerordninger ved udgangen af den forløbne uge

7.6. Møder

Der afholdes kvartalsvis møder mellem Transportministeriet og rederiet igennem hele kontraktperioden.

7.7. Forberedelsesperioden

Rederiet vil efter indgåelse af kontrakt og frem til driftsstart benytte denne periode til at forberede sig. De aktiviteter mv. som rederiet som minimum vil foretage i denne forberedelsesperiode, samt tidspunkterne herfor, fremgår nedenfor. Forberedelsesperioden anvendes således til at sikre rettidig driftsstart den 1. oktober 2014.

Rederiet vil ved de af Transportministeriet angivne tidspunkter i forberedelsesperioden indrapportere fremdriften af forberedelserne til Transportministeriet, herunder opfyldelsen af de milepæle, aktiviteter og terminer, der er beskrevet i det følgende.

7.8.1 Milepæl: Overordnet tids- og aktivitetsplan

Rederiet vil senest 2 uger efter kontraktindgåelse forelægge en overordnet tids- og aktivitetsplan for forberedelsesperioden for Transportministeriet. Den overordnede aktivitetsplan vil indeholde angivelse af alle større aktiviteter, som efter rederiets bedste skøn er nødvendige for at sikre en rettidig overtagelse af driften.

7.8.2 Milepæl: Dokumentation af dispositionsret

Rederiet anser det allerede dokumenteret, jf. afsnit 3.4, at rederiet har dispositionsret over den tilbudte tonnage og denne milepæl anses således allerede som værende opfyldt fra kontraktindgåelse.

7.8.3 Milepæl: Detaljeret tids- og aktivitetsplan

Rederiet vil senest 6 uger efter kontraktindgåelse forelægge en detaljeret tids- og aktivitetsplan for forberedelsesperioden. Den detaljerede tids- og aktivitetsplan vil indeholde en tidsplan for de aktiviteter, der fremgår af den overordnede aktivitetsplan. Idet rederiet allerede har personale og et etableret bookingsystem vil den detaljerede tids- og aktivitetsplan således ikke indeholde planer for rekruttering og uddannelse af personale, samt plan for etablering af bookingsystem mv.

7.8.4 Milepæl: Befordringsbestemmelser

Rederiet anser det allerede dokumenteret, jf. afsnit 7.3, at rederiet har befordringsbestemmelser for færgeoverfarten og denne milepæl anses således allerede som værende opfyldt fra kontraktindgåelse.

7.8.5 Milepæl: Nøglepersonale

Rederiet anser allerede denne milepæl for værende opfyldt fra kontraktindgåelse, idet rederiet har det fornødne personale dels til sejlads (herunder både drifts- og sikkerhedsbesætning) og dels til at forestå den landbaserede drift.

7.8.6 Milepæl: Statusrapportering

Rederiet vil henholdsvis 6 måneder før driftsstart, 3 måneder før driftsstart og 1 måned før driftsstart afgive skriftlig status til Transportministeriet for de myndighedsgodkendelser, der skal gennemføres som forudsætning for færgens rettidige indsættelse.

7.8.7 Milepæl: Loyalitetsforpligtelse

Rederiet vil senest 3 måneder før driftsstart fremsende udkast til aftale mellem rederiet og operatøren af færgeoverfarten Sælvig-Hou til Transportministeriets godkendelse. Aftalen skal ligeledes godkendes af Samsø Kommune.

7.8. Drift (ved ophør)

Rederiet vil, såfremt rederiet ikke længere skal udføre driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg efter nærværende kontrakts udløb, efter bedste evne støtte den nye operatør.

Rederiet vil, i det omfang det kan ske uden at forstyrre den ordinære drift, stille havnefaciliteter til rådighed i forbindelse med en evt. ny operatørs prøvesejlads.

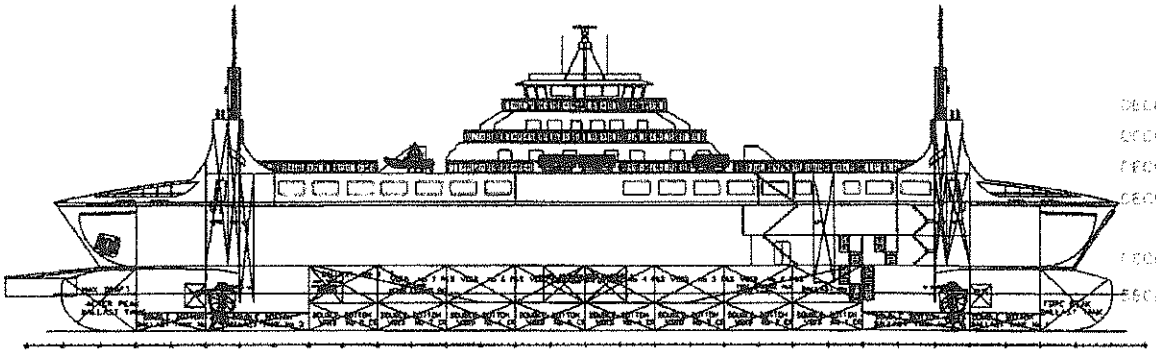
En evt. ny operatør vil ligeledes i nødvendigt omfang få adgang til at besigtige og opmåle faciliteter (eks. færgelejer mv.).

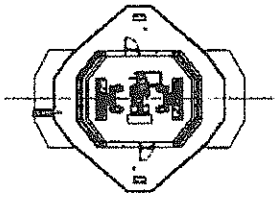
Rederiet vil, i det omfang det kan ske uden at forstyrre den ordinære drift, samarbejde med en evt. ny operatør i forbindelse med dennes udførelse af eventuelle havneombygninger. Rederiet forudsætter, at sådanne eventuelle havneombygninger foretages på en måde, så det ikke medfører indtægtstab for rederiet.

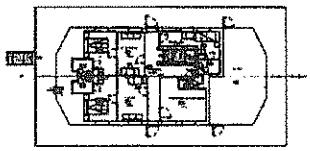
Rederiet vil på forlangende udlevere en oversigt til en evt. ny operatør over hvilke tredjeparter, der er indgået samarbejdsaftaler med, som har relevans for denne operatørs drift af færgeoverfarten.

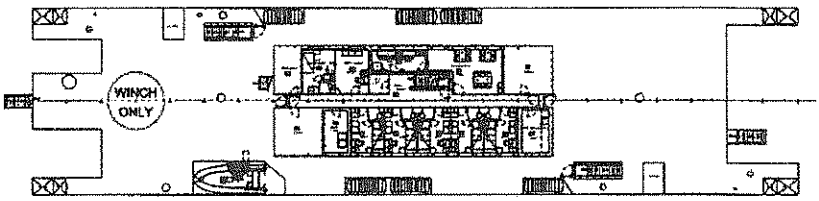
Rederiet vil i god tid inden kontraktophør oplyse kunderne om muligheden for at få refunderet udgifterne til ikke anvendte billetter, såfremt rederiet ikke er den fortsættende operatør på overfarten. Refusion sker i en periode på 2 måneder fra kontraktophør.

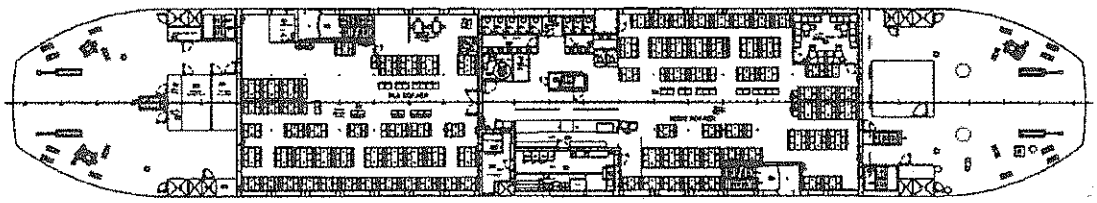
Bilag A: General Arrangement

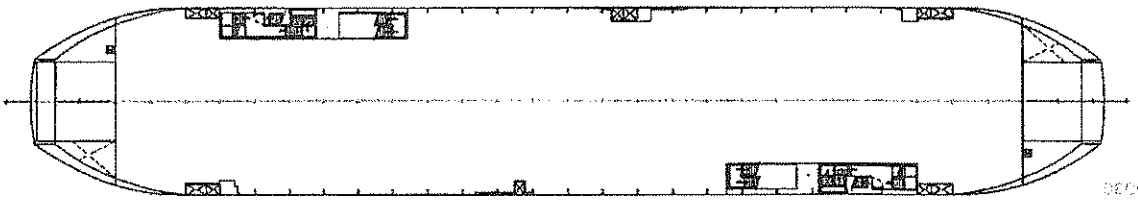


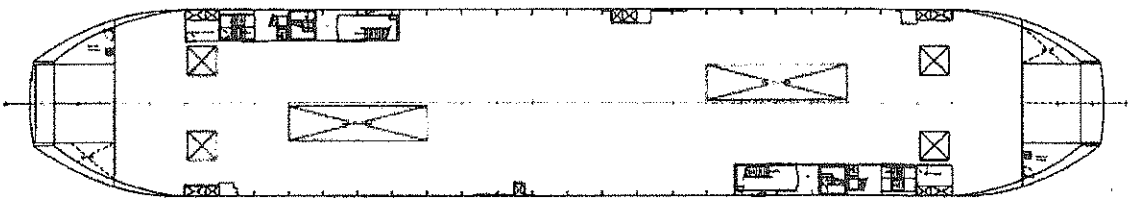


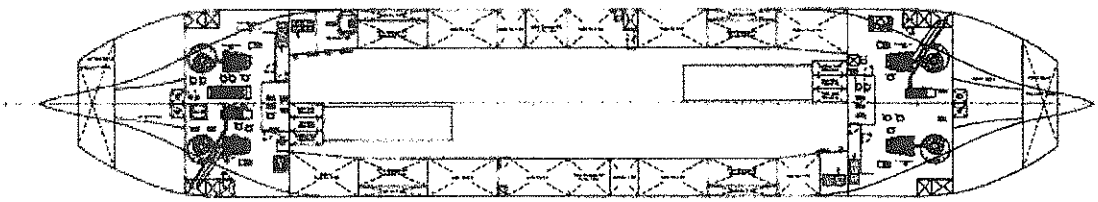












M/F Kanhave

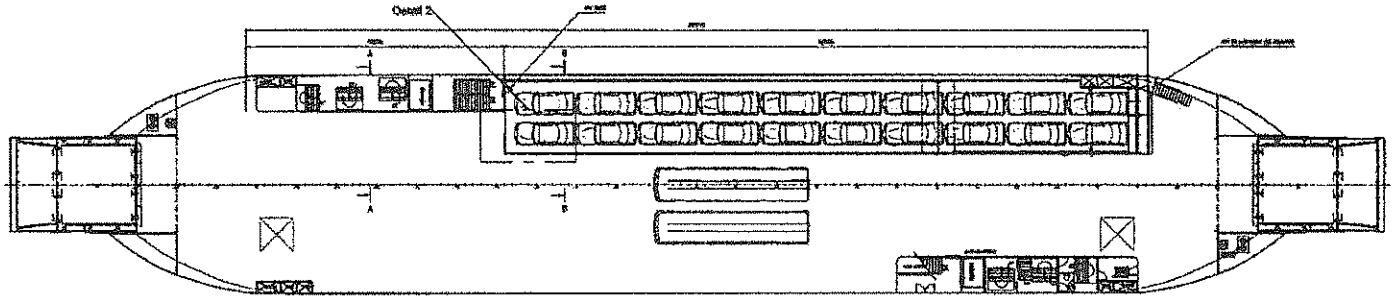
Færgen

General Arrangement

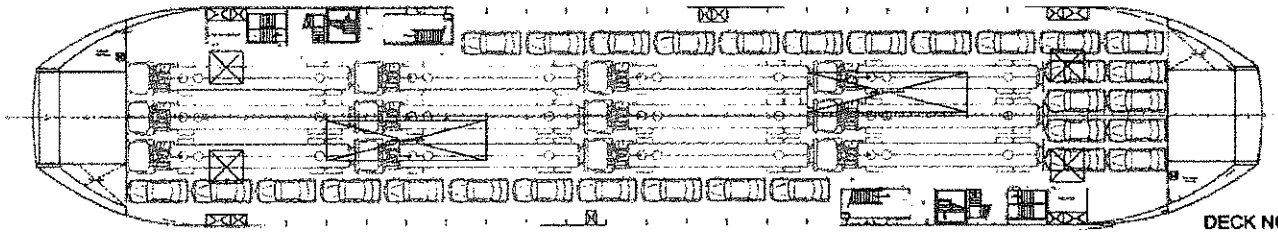
JJK KR

Bilag B: Stuvningsplan

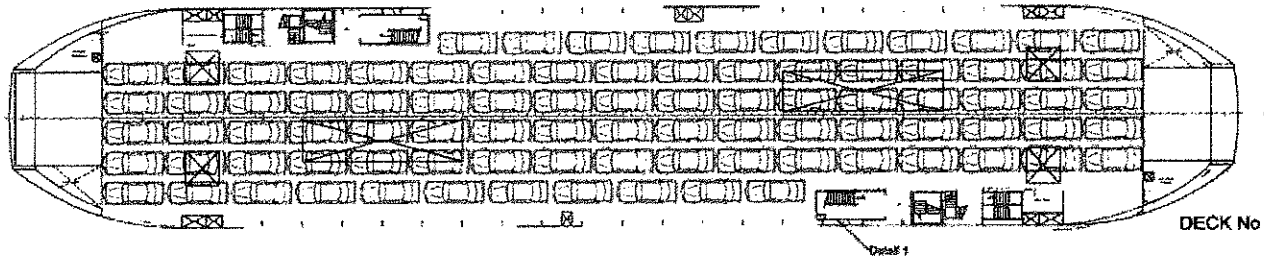
DR kes



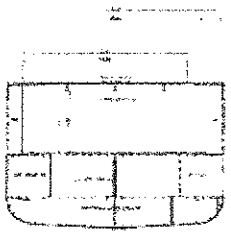
DECK No 2A - 20 PBE



DECK NO 2 - 12 Lastvogn + 30 PBE



DECK No 2 - 90 PBE



Midship

1: Alle mål er opgivet i meter.
2: PBE = 4,5 x 1,75 meter
3: Lastvogn = 17 x 2,55 meter

M/F Kanhave	Færgen
Stowingplan	

Bilag C: Skibsskøde og registreringsattest

BILL OF SALE (Body Corporate)

Official No.	Name of Ship	Year and Port of Registry	Whether a sailing, steam or motorship	Horse Power of engines (if any)
11671 IMO Nr. 9548562	"SAMSOETRAFIKKEN"	2007, PIRAEUS GREECE	Motorship/Four Screws	4 x 1.590 HP

	Meters	Cms.	Number of Tons (Where dual tonnages are assigned the higher of these should be stated) Gross	Register
Length (Article 2(8))*	84	15	4630	1389
Breadth (Regulation 2(3))	16	20		
Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2)	5	60		

and as described in more detail in the Certificate of the Surveyor and the Register Book.

We, (a) **NORDIC FERRY SERVICES (HELLAS) MARITIME COMPANY** hereinafter called the "Transferors") having our registered office at 72, Kolokotroni Street, Piraeus, Greece in consideration of [redacted] paid to us by (b) **NORDIC FERRY SERVICES A/S** of 3, Dampskibskajen, Roenne, 3700 Roenne, Denmark (hereinafter called "the Transferee(s)") the receipt whereof is hereby acknowledged, transfer ownership in the Ship above particularly described, and in all her engines, machinery, boats, tackle, outfit, spare gear, chains, anchors, fuel and her appurtenances, to the said Transferee(s), who hereby accept such transfer of the Ship.

Further, we, the said Transferors, for ourselves and our successors, covenant with the said Transferee(s) and (c) their assigns, that we are the sole Owners of the Ship and we have power to transfer in manner aforesaid the premises hereinbefore expressed to be transferred and the same are free from all registered encumbrances, mortgages, maritime and other liens, loans, taxes, mortgages, claims, litigation and any other debts or claims whatsoever.

IN WITNESS whereof, the Transferors and the Transferees have executed this Bill of Sale this 28th day of **May** Two thousand and nine **(2009)**.

EXECUTED
by the Transferors
Mr. Mads Peter Kofod
the duly authorised representative of
Nordic Ferry Services (Hellas) Maritime Company
in the presence of:

EXECUTED
by the Transferees
Mrs. Evgenia Moschandreou
the duly authorised representative of
Nordic Ferry Services A/S,
in the presence of:

*The above dimensions are set out in the International Tonnage Certificate (1969) Cert.No.LPTL00511 of Bureau Veritas issued under the authority of the Hellenic Republic.

I, **Panagiota Veniti-Politsopoulou**, a Notary Public duly authorized, admitted and sworn residing and practicing at Piraeus, Greece, **do hereby certify**, that this is a true original identical to the document deposited in my files, signed before me by Messrs (a)Mads Peter Kofod (Danish Passport No. 102234037), acting as legal representative of the company **Nordic Ferry Services (Hellas) Maritime Company**, according to the documents in my files, and (b)Evgenia MOSCHANDREOU (Greek Identity Card No. AB338062) acting as attorney in fact of the Danish Company **Nordic Ferry Services A/S** (in accordance with my power of attorney no 5159/2009) and attached to my Act No. 5165 /02.06.2009.

In testimony whereof I have hereunto subscribed my name and affixed my official seal in Piraeus, Greece, on this 2nd day of June, 2009.

The Notary Public

APOSTILLE- ΕΠΙΣΗΜΕΙΩΣΗ

CONVENTION DE LA HAYE 5 OCTOBRE 1961 - Σύμβαση της Χάγης της 5 Οκτωβρίου 1961.-

1.- Χώρα : ΕΛΛΑΣ
PAYS : GRECE

Το παρόν δημόσιο έγγραφο
LE PRESENT ACTE PUBLIC

2.- Έχει υπογραφεί από τον ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΕΝΙΤΗ - ΠΟΛΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ
A ETE SIGNE PAR PANAGIOTA VENITI - POLITSOPOULOU

Συμβολαιογράφο Πειραιά
Notaire de la ville du Piree

3.- Που ενήργησε με την ιδιότητα του συμβολαιογράφου Πειραιώς
AGISSANT EN QUALITE DE: Notaire de la ville du Piree.

Φέρει την σφραγίδα επίσημα της παραπάνω συμβολαιογράφου Πειραιώς.
EST REVETU DU SCEAU TIMBRE DE Notaire ci-dessus de la ville du Piree-

Η βεβαίωση χορηγείται ---------ATTESTE

5.- (Τόπος) ΠΕΙΡΑΙΑΣ
PIREE

6.- (Ημερομηνία) 3 - 6 - 2009
LE 3 - 6 - 2009

7.- Από το Πρωτοδικείο Πειραιώς
PAR LE TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE DU PIREE

8.- Με Αριθμό 411 /2009
SOUS No 411 /2009

9.- Σφραγίδα/επίσημα
SCEAU/TIMBRE

10.- Υπογραφή
SIGNATURE

Η Πρόεδρος του Τριμελούς Συμβουλίου
Του Πρωτοδικείου Πειραιώς και α/α

Le Chef du Tribunal du Piree et a l'
absence de celui-ci a ete signe par

Παντελεήμων Παντελίδης
Panteleimon Panteliders

Πρόεδρος Πρωτοδικών
Presidents des Judges de Premiere instance

DANMARK
DENMARK

DANSK SKIBSREGISTER
Royal Danish Register of Shipping

REGISTRERINGSATTEST
(Certificate of Registration)

SKIB:
(Vessel)

Kendingsbogstaver: (Signal Letters)	OYHS
IMO nummer: (IMO number)	9548562
Typebetegnelse: (Type)	Passagerskib
Navn: (Name)	KANHAVE
Hjemsted: (Home Port)	SÆLVIG
Bruttotonnage: (Gross Tonnage)	4630 BT
Nettotonnage: (Net tonnage)	1389 NT

REGISTRERET EJER:

(Registered owner)

Danske Færger A/S
Dampskibskajen 3, 3700 Rønne

Det bekræftes herved, at ovennævnte skib er registreret i skibsregistret som tilhørende ovennævnte ejer.

(This is to certify that the vessel described above is registered in the ship's register as belonging to the abovementioned owner.)

Følgende hæftelser og andre rettigheder er registreret:
(Following mortgages and other rights are registered here)

DVB Bank America N.V.
Skadesløsbrev 24.000.000,00 EUR

DANMARK
DENMARK

DANSK SKIBSREGISTER
Royal Danish Register of Shipping

REGISTRERINGSATTEST
(Certificate of Registration)

Rådighedsindskrænkning
Pantsætningsforbud
Ad. hf. 2 - Debitor forpligter sig til ikke - uden forudgående skriftligt samtykke fra DVB Bank America N.V. - at belaste skibet med yderligere panterettigheder eller andre rettigheder, der for at opnå beskyttelse mod tredjemand skal registreres i Skibsregistret.
Påtaleberettiget
DVB Bank America N.V.

Skibsregistret, den 25-01-2011
(Royal Danish Register of Shipping, the)

Susanne Jensen

Bilag D: Udvalgte certifikater

JJR kel

)K te,

Certificate of Compliance for Engine Air Pollution Prevention (EAPP)

This Certificate shall be supplemented by the attached Record of Construction

Issued to indicate compliance with the provision of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as 'the Convention') pending ratification of the Convention and issue of an International Convention Certificate by Lloyd's Register EMEA

Name and address of engine manufacturer	**Mitsubishi Heavy Industries Equipment Europe B.V.** **P.O. Box 30101** **1303 AC Almere** **The Netherlands**
Model number	**S16R-MPTA**
Serial number	**13993**
Test cycle(s)	**E3**
Rated power (kW) and speed (RPM)	**1170 kW @ 1600 rpm**
Engine approval number	**MHIL040 / 13993**
Survey date(s)	**06 February 2008**

This is to certify

1. that the above mentioned marine diesel engine has been surveyed for pre-certification in accordance with the requirements of the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines; and
2. that the pre-certification survey shows that the engine, its components, adjustable features, and technical file, prior to the engine's installation and/or service on board a ship, fully comply with the applicable regulation 13 of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid for the life of the engine subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention

Issued at **Rotterdam** on **15 April 2008**

Rotterdam Office
Lloyd's Register EMEA

M.P. Breel
Surveyor to Lloyd's Register EMEA

A member of the Lloyd's Register Group

IMO Number [1]

[1] *Provided for LR internal use.*

Certificate of Compliance for Engine Air Pollution Prevention (EAPP)

This Certificate shall be supplemented by the attached Record of Construction

Issued to indicate compliance with the provision of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as 'the Convention') pending ratification of the Convention and issue of an International Convention Certificate by Lloyd's Register EMEA

Name and address of engine manufacturer	**Mitsubishi Heavy Industries Equipment Europe B.V.** **P.O. Box 30101** **1303 AC Almere** **The Netherlands**
Model number	**S16R-MPTA**
Serial number	**13994**
Test cycle(s)	**E3**
Rated power (kW) and speed (RPM)	**1170 kW @ 1600 rpm**
Engine approval number	**MHIL040 / 13994**
Survey date(s)	**06 February 2008**

This is to certify

1. that the above mentioned marine diesel engine has been surveyed for pre-certification in accordance with the requirements of the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines; and
2. that the pre-certification survey shows that the engine, its components, adjustable features, and technical file, prior to the engine's installation and/or service on board a ship, fully comply with the applicable regulation 13 of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid for the life of the engine subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention

Issued at **Rotterdam** on **10 July 2008**

Rotterdam Office
Lloyd's Register EMEA

M.P. Breef
Surveyor to Lloyd's Register EMEA

A member of the Lloyd's Register Group

IMO Number [1]

[1] *Provided for LR internal use.*

Certificate of Compliance for Engine Air Pollution Prevention (EAPP)

This Certificate shall be supplemented by the attached Record of Construction

Issued to indicate compliance with the provision of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as 'the Convention') pending ratification of the Convention and issue of an International Convention Certificate by Lloyd's Register EMEA

Name and address of engine manufacturer	**Mitsubishi Heavy Industries Equipment Europe B.V.** **P.O. Box 30101** **1303 AC Almere** **The Netherlands**
Model number	**516R-MPTA**
Serial number	**13995**
Test cycle(s)	**E3**
Rated power (kW) and speed (RPM)	**1170 kW @ 1600 rpm**
Engine approval number	**MHIL040 / 13995**
Survey date(s)	**06 February 2008**

This is to certify

1. that the above mentioned marine diesel engine has been surveyed for pre-certification in accordance with the requirements of the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines; and
2. that the pre-certification survey shows that the engine, its components, adjustable features, and technical file, prior to the engine's installation and/or service on board a ship, fully comply with the applicable regulation 13 of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid for the life of the engine subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention

Issued at **Rotterdam** on **10 July 2008**

Rotterdam Office
Lloyd's Register EMEA

M.P. Breel
Surveyor to Lloyd's Register EMEA

A member of the Lloyd's Register Group

IMO Number [1]

[1] *Provided for LR internal use.*

Certificate of Compliance for Engine Air Pollution Prevention (EAPP)

This Certificate shall be supplemented by the attached Record of Construction

Issued to indicate compliance with the provision of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as 'the Convention') pending ratification of the Convention and issue of an International Convention Certificate by Lloyd's Register EMEA

Name and address of engine manufacturer	**Mitsubishi Heavy Industries Equipment Europe B.V.** **P.O. Box 30101** **1303 AC Almere** **The Netherlands**
Model number	**S16R-MPTA**
Serial number	**13997**
Test cycle(s)	**E3**
Rated power (kW) and speed (RPM)	**1170 kW @ 1600 rpm**
Engine approval number	**MHIL040 / 13997**
Survey date(s)	**06 February 2008**

This is to certify

1. that the above mentioned marine diesel engine has been surveyed for pre-certification in accordance with the requirements of the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines; and
2. that the pre-certification survey shows that the engine, its components, adjustable features, and technical file, prior to the engine's installation and/or service on board a ship, fully comply with the applicable regulation 13 of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid for the life of the engine subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention

Issued at **Rotterdam** on **03 September 2008**

R.C. Lambrechts

R.C. Lambrechts
Senior Surveyor to Lloyd's Register EMEA

A member of the Lloyd's Register Group

IMO Number [1]

[1] *Provided for LR internal use*

Certificate of Compliance for Engine Air Pollution Prevention (EAPP)

This Certificate shall be supplemented by the attached Record of Construction

Issued to indicate compliance with the provision of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as 'the Convention') pending ratification of the Convention and issue of an International Convention Certificate by Lloyd's Register EMEA

Name and address of engine manufacturer	**Mitsubishi Heavy Industries Equipment Europe B.V.** **P.O. Box 30101** **1303 AC Almere** **The Netherlands**
Model number	**S6B3-MPTA**
Serial number	**36759**
Test cycle(s)	**D2**
Rated power (kW) and speed (RPM)	**335kW @ 1500 rpm**
Engine approval number	**MHIL090 / 36759**
Survey date(s)	**31 January 2008**

This is to certify

1. that the above mentioned marine diesel engine has been surveyed for pre-certification in accordance with the requirements of the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines; and
2. that the pre-certification survey shows that the engine, its components, adjustable features, and technical file, prior to the engine's installation and/or service on board a ship, fully comply with the applicable regulation 13 of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid for the life of the engine subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention .

Issued at **Rotterdam** on **26 March 2009**

LLOYD'S REGISTER EMEA
Lloyd's Register
ROTTERDAM DESIGN SUPPORT OFFICE

G.J. Kemp
Technical Assistant to Lloyd's Register EMEA

A member of the Lloyd's Register Group

IMO Number [1]

[1] *Provided for LR internal use.*

Certificate of Compliance for Engine Air Pollution Prevention (EAPP)

This Certificate shall be supplemented by the attached Record of Construction

Issued to indicate compliance with the provision of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 related thereto (hereinafter referred to as 'the Convention') pending ratification of the Convention and issue of an International Convention Certificate by Lloyd's Register EMEA

Name and address of engine manufacturer	**Mitsubishi Heavy Industries Equipment Europe B.V.** **P.O. Box 30101** **1303 AC Almere** **The Netherlands**
Model number	**S6B3-MPTA**
Serial number	**36760**
Test cycle(s)	**D2**
Rated power (kW) and speed (RPM)	**335kW @ 1500 rpm**
Engine approval number	**MHIL090 / 36760**
Survey date(s)	**31 January 2008**

This is to certify

1. that the above mentioned marine diesel engine has been surveyed for pre-certification in accordance with the requirements of the Technical Code on Control of Emission of Nitrogen Oxides from Marine Diesel Engines; and
2. that the pre-certification survey shows that the engine, its components, adjustable features, and technical file, prior to the engine's installation and/or service on board a ship, fully comply with the applicable regulation 13 of Annex VI of the Convention.

This Certificate is valid for the life of the engine subject to surveys in accordance with regulation 5 of Annex VI of the Convention .

Issued at **Rotterdam** on **26 March 2009**

G.J. Kemp
Technical Assistant to Lloyd's Register EMEA

A member of the Lloyd's Register Group

IMO Number [1]

[1] *Provided for LR internal use.*

Bilag E: Principsejlplan (1. oktober 2014 – 30. september 2015)

JJR Kel

Oktober

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	Lav	Mellem	Høj	Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45				
	on	01	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	02	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	03			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	04			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	05			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 41	ma	06	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	07	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	08	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	09	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	10			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	11			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	12			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 42	ma	13	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	14	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	15	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	16	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	17			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	18			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	19			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 43	ma	20	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	21	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	22	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	23	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	24			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	26			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 44	ma	27	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	28	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	29	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	30	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	31			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	18	13	0	

Min: 440

Dagtid: 6000

JJR 18/3

November

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B				
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45	Lav	Mellem	Høj	Døgn
	lø	01	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	02			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 45	ma	03	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	04	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	05	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	06	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	07			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	08	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	09			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 46	ma	10	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	11	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	12	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	13	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	14			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	15	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	16			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 47	ma	17	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	18	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	19	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	20	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	21			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	22	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	23			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 48	ma	24	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	25	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	26	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	27	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	28			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	29	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	30			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	21	9	0	
																	Min:	440

Døgnperiode

JJR ko

SamsøFærgen Sjælland Sejlplan 2014/2015
Transportministeriet (Minimumskapacitet)

December

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B				Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45	Lav	Mellem	Høj	
Uge 49	ma	01	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	02	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	03	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	04	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	05			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	06	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	07			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 50	ma	08	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	09	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	10	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	11	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	12			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	13	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	14			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 51	ma	15	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	16	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	17	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	18	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	19			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	20	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	21			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 52	ma	22			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	23			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	24	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	25	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	26			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	27	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	28			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 1	ma	29	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	30	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	31	KH	KH					KH	KH					1			440
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	21	10	0	

Min: 440

Dagmarkeds

SamsøFærgen Sjælland Sejlplan 2014/2015
Transportministeriet (Minimumskapacitet)

pr. 19-03-2013 10:52

2015 **Januar**

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	Lav	Mellem	Høj	Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45				
	to	01	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	02	KH	KH					KH	KH					1			440
	lø	03	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	04			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 2	ma	05	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	06	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	07	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	08	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	09			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	10	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	11			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 3	ma	12	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	13	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	14	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	15	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	16			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	17	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	18			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 4	ma	19	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	20	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	21	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	22	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	23			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	24	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 5	ma	26	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	27	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	28	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	29	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	30			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	31	KH	KH					KH	KH					1			440
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	23	8	0	

Min: 440

Overnatning

Februar

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	Lav	Mellem	Høj	Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45				
	sø	01			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 6	ma	02	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	03	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	04	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	05	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	06			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	07	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	08			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 7	ma	09	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	10	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	11	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	12	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	13			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	14	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	15			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 8	ma	16	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	17	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	18	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	19	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	20			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	21	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	22			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 9	ma	23	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	24	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	25	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	26	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	27			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	28	KH	KH					KH	KH					1			440
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	20	8	0	Min: 440

Copyright Mode

SamsøFærgen Sjælland Sejlplan 2014/2015
Transportministeriet (Minimumskapacitet)

pr. 19-03-2013 10:52

Marts

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	Lav	Mellem	Høj	Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45				
	sø	**01**			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 10	ma	02	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	03	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	04	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	05	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	06			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	07	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	**08**			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 11	ma	09	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	10	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	11	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	12	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	13			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	14	KH	KH					KH	KH					1			440
	sø	**15**			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 12	ma	16	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	17	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	18	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	19	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	20			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	21			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	**22**			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 13	ma	23	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	24	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	25	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	26	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	27			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	28			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	**29**			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 14	ma	30	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	31	KH	KH					KH	KH					1			440
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	20	11	0	

Min: 440

Dannebrog

April

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45
	on	01			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	to	02			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	fr	03			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	lø	04	KH	KH					KH	KH				
	sø	05			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
Uge 15	ma	06			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH
	ti	07	KH	KH					KH	KH				
	on	08	KH	KH					KH	KH				
	to	09	KH	KH					KH	KH				
	fr	10			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	lø	11			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	sø	12			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
Uge 16	ma	13	KH	KH					KH	KH				
	ti	14	KH	KH					KH	KH				
	on	15	KH	KH					KH	KH				
	to	16	KH	KH					KH	KH				
	fr	17			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	lø	18			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	sø	19			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
Uge 17	ma	20	KH	KH					KH	KH				
	ti	21	KH	KH					KH	KH				
	on	22	KH	KH					KH	KH				
	to	23	KH	KH					KH	KH				
	fr	24			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	lø	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
	sø	26			KH	KH	KH	KH			KH	KH		
Uge 18	ma	27	KH	KH					KH	KH				
	ti	28	KH	KH					KH	KH				
	on	29	KH	KH					KH	KH				
	to	30			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00

Lav	Mellem	Høj	Døgn
	1		660
	1		660
	1		660
1			440
	1		660
		1	880
1			440
1			440
1			440
	1		660
	1		660
	1		660
1			440
1			440
1			440
1			440
	1		660
	1		660
	1		660
1			440
1			440
1			440
1			440
	1		660
	1		660
	1		660
1			440
1			440
1			440
		1	880
15	13	2	

Min: 440

Dagtjeneste

SamsøFærgen Sjælland Sejlplan 2014/2015
Transportministeriet (Minimumskapacitet)

pr. 19-03-2013 10:52

Mai

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	Lav	Mellem	Høj	Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45				
	fr	01			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	02			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	03			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 19	ma	04	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	05	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	06	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	07	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	08			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	09			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	10			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 20	ma	11	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	12	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	13			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	to	14			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	15			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	16			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	17			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 21	ma	18	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	19	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	20	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	21	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	22			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	23			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	24			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 22	ma	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	ti	26	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	27	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	28	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	29			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	30			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	31			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	13	13	5	

Min: 440

Bugnummer

Juni

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	Lav	Mellem	Høj	Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45				
Uge 23	ma	01			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	02			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	03			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	04			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	05			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	06			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	07			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 24	ma	08			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	09			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	10			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	11			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	12			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	13			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	14			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 25	ma	15			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	16			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	17			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	18			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	19			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	20			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	21			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 26	ma	22			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	23			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	24			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	26			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	27			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	28			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 27	ma	29			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	30			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	0	22	8	

Min: 660

Dagnperiode

Juli

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B				
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45	Lav	Mellem	Høj	Døgn
	on	01			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	02			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	03			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	04			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	**05**			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 28	ma	06			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	07			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	08			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	09			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	10			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	11			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	**12**			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 29	ma	13			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	14			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	15			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	16			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	17			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	18			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	**19**			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 30	ma	20			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	21			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	22			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	23			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	24			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	**26**			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 31	ma	27			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	28			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	29			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	30			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	31			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	18:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	0	18	13	

Min: 660

Oplysninger

August

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	Lav	Mellem	Høj	Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45				
	lø	01			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	02			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 32	ma	03			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	04			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	05			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	06			KH	KH	KH	KH			KH	KH						660
	fr	07			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	08			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	09			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 33	ma	10			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	11			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	12			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	13			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	14			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	15			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	sø	16			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 34	ma	17			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	18			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	19			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	20			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	21			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	22			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	23			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 35	ma	24			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	ti	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	on	26			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	to	27			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	fr	28			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
	lø	29			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	30			KH	KH	KH	KH			KH	KH	KH	KH			1	880
Uge 36	ma	31	KH	KH					KH	KH					1			440
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	1	18	12	

Min: 440

Dampfærgen

JJE

SamsøFærgen Sjælland Sejlplan 2014/2015
Transportministeriet (Minimumskapacitet)

pr. 19-03-2013 10:52

September

			B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B	B-K	K-B				Døgn
		Afgang:	07:00	08:55	07:00	08:40	13:40	15:20	16:00	17:55	17:00	18:40	20:15	21:45	Lav	Mellem	Høj	
	ti	01	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	02	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	03	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	04			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	05			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	06			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 37	ma	07	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	08	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	09	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	10	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	11			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	12			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	13			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 38	ma	14	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	15	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	16	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	17	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	18			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	19			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	20			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 39	ma	21	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	22	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	23	KH	KH					KH	KH					1			440
	to	24	KH	KH					KH	KH					1			440
	fr	25			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	lø	26			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
	sø	27			KH	KH	KH	KH			KH	KH				1		660
Uge 40	ma	28	KH	KH					KH	KH					1			440
	ti	29	KH	KH					KH	KH					1			440
	on	30	KH	KH					KH	KH					1			440
		Ankomst:	08:30	10:25	08:15	09:55	14:55	16:35	17:30	19:25	18:15	19:55	21:30	23:00	16	12	0	

Min: 440

Opdrup Uge 0

SamsøFærgen Sjælland Sejlplan 2014/2015
Transportministeriet (Minimumskapacitet)

pr. 19.[illegible].2013 10:52

Antal enkeltture pr. rute pr. skib, Principsejlplan for 1. driftsår (1. oktober 2014 - 30. september 2015)

	KH	KYH	I alt
Oktober	150	-	150
November	138	-	138
December	144	-	144
Januar	140	-	140
Februar	128	-	128
Marts	146	-	146
April	154	-	154
Maj	170	-	170
Juni	196	-	196
Juli	212	-	212
August	208	-	208
September	144	-	144
I alt	**1.930**	**-**	**1.930**

Lav	Mellem	Høj
18	13	-
21	9	-
21	10	-
23	8	-
20	8	-
20	11	-
15	13	2
13	13	5
-	22	8
-	18	13
1	18	12
18	12	-
170	**155**	**40**

			Overfartstid:	Kapacitet:	Vinter(kapacitet):	Max:
KH	=	M/F "Kanhave"	Høj/mellem: 01:15	110 PBE	458 PAX	2,80 PAX/PBE
			Lav: 01:30			

Kapacitetskrav:

- lavkapacitet:	360 PBE
- mellemkapacitet:	660 PBE
- højkapacitet:	880 PBE

JR KL

Kes
JJR

Bilag F: Erklæringer fra havneejere

I nærværende bilag vil de erklæringer som Danske Færger A/S har modtaget fra Samsø Kommune og Kalundborg Havn som havneejere blive fremlagt sammen med de respektive anmodninger fra rederiet.

JJR ke,

SAMSØ KOMMUNE
www.samsoe.dk

21. marts 2013

Danske Færger A/S

Kim Riis-Sørensen
Forretningsudviklingschef, Kommerciel afdeling

E-mail[redacted]

Sagsnr. 741-2013-1667
Dok.nr. 741-2013-7951
Journalnr. 08.03.04G01

Samsø Kommune
Søtofte 10
8305 Samsø

Telefon +45 8792 2200
E-mail kommune@samsoe.dk

CVR/SE-nr. 23795515

Erklæring vedrørende Ballen Færgehavn til Danske Færger A/S

Danske Færger A/S har ved skrivelse af 14. marts anmodet Samsø Kommune om en erklæring i forbindelse med havneombygning på Samsø i forbindelse med Transportministeriets udbud af driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg (EU–udbud 2012/S 246-404878).

Af pkt. 4.1.7 i det nævnte udbuds tilbudsgrundlag fremgår det i forhold til havnene, at:

> *"[t]ilbudsgiverens tilbud skal indeholde en fyldestgørende, detaljeret plan for de havneombygninger, der måtte være nødvendige for gennemførelse af færgebetjeningen på ruten fra 1. oktober 2014 Forslaget skal vedlægges en erklæring fra Samsø Kommune og Kalundborg Havn om, at Samsø Kommune og Kalundborg Havn tilkendegiver, at de i tilbuddet foreslåede ombygninger eller ændringer er gennemførlige."*

Generelt gælder det for Ballen Færgehavn, at havnen endnu er på projekteringsstadiet. Efter aftale med Transportministeriet er det vindende rederi ansvarlig for, at etablere og finansiere skibsspecifikke konstruktioner.

Samsø Kommune ønsker, at det vindende rederi bliver inddraget i havneprojektet, så de færgespecifikke konstruktioner kan udføres af den entreprenør der etablere færgehavnen, forudsat at rederiet leverer de nødvendige oplysninger rettidigt.

KR

På baggrund af den fremsendte skrivelse kan Samsø Kommune oplyse at følgende bliver etableret af Samsø Kommune. Ændringer i forhold til den fremsendte skrivelse er markeret med **Fed** skrift.

- Alle faste anlæg – herunder dækmoler, spunsvægge, hammer, stenkastninger, bundsikringer
- **5 stk. faste fortøjningspullerter (20 ton) inkl. 2 stk. stormpullerter (50 ton) (Ingen autofortøjring er indeholdt)**
- Havnebelysning, tåge- og navigationslys, pladsbelysning, trafiklys
- Vand-, kloak-, el- og afvandingsinstallationer
- Arealer og belægninger, trafik-opstribning, trafikskilte, cykel og gangarealer
- Ventesalsbygning indeholdende toiletter og handicapfaciliteter
- Alle nødvendige myndighedsgodkendelser vedr. etablering af havneejers ejendom

Hermed følger den generelle beskrivelse af de elementer, rederiet etablerer:

- Anstødsfenderarrangement
- Fenderarrangement (fenderskjolde, gummielementer, kæder mv.)
- Landvederlag for skibsspecifik landrampe
- Passagerlandrampe, bunkerplatform og fortøjningsarrangement
- Skibsspecifikke bunker-, el- og kloaktilslutninger
- Billetteringsanlæg, drive-in portal, rederibeskiltning mv.
- **Fenderfundamenter**

Rederiet vil ikke kunne overtage havnen før den 1. oktober 2014. Det vindende rederi blive inddraget i havneprojektet hurtigst muligt, og færgespecifikke konstruktioner kan med fordel koordineres med hovedprojektet.

På baggrund af ovenstående erkærer Samsø Kommune at, ændringerne er gennemførlige. Det skal dog understreges, at rederiet er ansvarlig for etablering af fenderfundamenter.

Med venlig hilsen

Søren Stensgaard
Teknisk Chef, Samsø Kommune
E: [redacted]
M: [redacted]

Ke,

Færgen

Danske Færger A/S
Dampskibskajen 3
3700 Rønne
Tlf. +45 7023 1515
www.faergen.dk
CVR nr. 30 50 19 50

Samsø Kommune
Søtofte 10
DK-8305 Samsø
Att.: Kommunaldirektør Anders J. Jørgensen

14. marts 2013

Vedr. anmodning om erklæring i forbindelse med havneombygning (Samsø)

I forbindelse med Transportministeriets udbud af driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg (EU–udbud 2012/S 246-404878), skal rederiet Danske Færger A/S hermed anmode Samsø Kommune som havneejer for Ballen Færgehavn om erklæring i forhold til nedenstående havnetilpasninger, som rederiet ønsker at foretage.

Af pkt. 4.1.7 i det nævnte udbuds tilbudsgrundlag fremgår det i forhold til havnene, at:

> *"[t]ilbudsgiverens tilbud skal indeholde en fyldestgørende, detaljeret plan for de havneombygninger, der måtte være nødvendige for gennemførelse af færgebetjeningen på ruten fra 1. oktober 2014. Forslaget skal vedlægges en erklæring fra Samsø Kommune og Kalundborg Havn om, at Samsø Kommune og Kalundborg Havn tilkendegiver, at de i tilbuddet foreslåede ombygninger eller ændringer er gennemførlige."*

Transportministeriet har den 12. marts 2013 telefonisk informeret rederiet – samt øvrige tilbudsgivere – om, at man fraviger kravet om, at tilbudsgivere skal udarbejde og vedlægge tilbuddet den ovenfor nævnte fyldestgørende og detaljerede plan for havneombygninger. Transportministeriet har i samme anledning meddelt rederiet – samt øvrige tilbudsgivere – at der i stedet skal fremsendes en generel beskrivelse til havneejer over de elementer, der forventes at indgå i rederiets tilbud i forhold til havnetilpasningen for den respektive havn.

kl.
JR

Da der endnu ikke forelægger et konkret projekt eller en konkret beskrivelse af Ballen Færgehavn – udover det tegningsmateriale samt foreløbige vejledende krav, der er vedlagt udbudsmaterialet – angives herefter en generel beskrivelse af rederiets leverancer, idet det forudsættes at havneejer etablerer følgende:

- Alle faste anlæg – herunder dækmoler, spunsvægge, hammer, stenkastninger, fenderfundamenter, bundsikringer
- Faste fortøjningspullerter inkl. stormpullerter
- Havnebelysning, tåge- og navigationslys, pladsbelysning, trafiklys
- Vand-, kloak-, el- og afvandingsinstallationer
- Arealer og belægninger, trafik-opstribning, trafikskilte, cykel og gangarealer
- Ventesalsbygning indeholdende toiletter og handicapfaciliteter
- Alle nødvendige myndighedsgodkendelser vedr. etablering af havneejers ejendom

Hermed følger den generelle beskrivelse af de elementer, rederiet etablerer:

- Anstødsfenderarrangement
- Fenderarrangement (fenderskjolde, gummielementer, kæder mv.)
- Landvederlag for skibsspecifik landrampe
- Passagerlandrampe, bunkerplatform og fortøjningsarrangement
- Skibsspecifikke bunker-, el- og kloaktilslutninger
- Billetteringsanlæg, drive-in portal, rederibeskiltning mv.

Såfremt Samsø Kommune finder, at nogle af ovenstående elementer, som rederiet forventer at etablere, allerede er indeholdt i havneejers projektering af havnen – også fsva. den i det fremsendte havneregulativ angivne faste månedlige ruteafgift – skal rederiet hermed anmode om, at Samsø Kommune meddeler hvilke af disse elementer, der da er tale om.

Det må påregnes, at rederiet skal have de af havneejer færdigbyggede og afsluttede havneinstallationer stillet til rådighed 2½ måned før driftsstart den 1. oktober 2014, for

at ovenstående rederispecifikke installationer kan nå at stå færdige og rederiet således kan påbegynde rettidig driftsstart på overfarten Ballen-Kalundborg.

Danske Færger A/S skal på denne baggrund anmode Samsø Kommune om at udstede en erklæring til Danske Færger A/S, hvori Samsø Kommune som havneejer tilkendegiver, at de ovenfor foreslåede nødvendige havnetilpasninger, som rederiet ønsker at etablere, er gennemførlige.

Rederiet skal afslutningsvis og for god ordens skyld præcisere, at man – såfremt rederiets tilbud vinder det nævnte udbud – naturligvis indgår i detailprojekteringen sammen med Samsø Kommune som havneejer.

Med venlig hilsen
Danske Færger A/S

Kim Riis-Sørensen
Forretningsudviklingschef

KALUNDBORG HAVN

Den : 13. marts 2013

MODTAGET 18 MRS. 2013

Færgen
Damskibskajen 3
3700 Rønne

Att.: Kim Riis-Sørensen

Danske Færger A/S har ved skrivelse af 14. marts 2013 anmodet om erklæring i forbindelse med havneombygning (Kalundborg) i forbindelse med Transportministeriets udbud af driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

Af pkt. 4.1.7 i det nævnte udbuds tilbudsgrundlag fremgår det i forhold til havnene, at:

> *"[t]ilbudsgiverens tilbud skal indeholde en fyldestgørende, detaljeret plan for de havneombygninger, der måtte være nødvendige for gennemførelse af færgebetjeningen på ruten fra 1. oktober 2014. Forslaget skal vedlægges en erklæring fra Samsø Kommune og Kalundborg Havn om, at Samsø Kommune og Kalundborg Havn tilkendegiver, at de i tilbuddet foreslåede ombygninger eller ændringer er gennemførlige."*

Og Danske Færger A/S meddeler i skrivelsen at den generelle beskrivelse af de elementer, rederiet etablerer er som følger:

- Eventuel tilpasning af rederiets anstødsfenderarrangement.
- Eventuel tilpasning af eksisterende fenderarrangement.
- Eventuel tilpasning af tilpasning af rederiets eksisterende landrampe.
- Skibsspecifik passagerlandrampe, bunkerplatform og fortøjningsarrangement.
- Skibsspecifikke kloaktilslutninger.
- Billetteringsanlæg, drive-in portal, billethus, skilte mv. som i dag.

Kalundborg Havn, Baltic Plads, Postboks 54, 4400 Kalundborg
Telefon: +45 59 53 40 01 - **Hovednummer:** +45 59 53 40 00
Telefax: +45 59 53 40 03 - **E-mail** br@portofkalundborg.dk - **Internet** http://www.portofkalundborg.dk

KALUNDBORG HAVN

Til dette skal Kalundborg Havn meddele;

Der er i april 2007 indgået en aftale mellem Trafikstyrelsen og Kalundborg Havn om visse infrastrukturinvesteringer i Kalundborg Havn.

% Aftalen vedlægges nærværende skrivelse.

Det fremgår bl.a heraf, at havnen har opført et moderne L-Leje (bestående af 2 kajstykker vinkelret på hinanden og en rampe) med tilhørende opmarchområde med minimum 500 m opmarchbaner.

Dette er opført uden nogen form for suprastruktur såsom klapgrav, landgang, billethuse osv. og udlejet til nuværende færgeoperatør.

Ved dennes eventuelle ophør af besejlingen på ruten skal nuværende operatør tilbagelevere areallejemålet herunder leje, rampe, fendre, areal osv. som det blev overdraget færgeoperatøren ved påbegyndelsen af lejemålet.

Ved ny operatørs/ (eller samme operatør som nuværende med anden tonnage) er det Kalundborg Havns hensigt, at meddele accept på de om- og tilbygninger, der måtte være nødvendige for indsættelse af denne tonnage. Dette naturligvis betinget af, at arealer, leje osv. bringes tilbage til oprindelig stand ved operatørens ophør af besejlingen.

Dette vil i givet tilfælde blive aftalt mellem parterne.

Med venlig hilsen

Bent Rasmussen
Havnedirektør

AFTALE

om visse infrastrukturinvesteringer
i Kalundborg Havn

KOPI

KKS
JJR

1. Aftalens parter, baggrund og formål.

Denne aftale er indgået mellem Kalundborg Havn, Baltic Plads, 4400 Kalundborg og Trafikstyrelsen for jernbane og færger (herefter Trafikstyrelsen), Adelgade 13, 1304 København K.

Aftalen har baggrund i, at Havnen har fundet det nødvendigt at nedlægge det eksisterende færgeleje, som benyttes af Samsø Linien i forbindelse med varetagelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg.

Såfremt det rederi, der vinder det udbud, som er i gang på tidspunktet for nærværende aftales underskrift, ikke allerede har rådighed over et færgeleje, skal der - som følge af nedlæggelsen af det færgeleje, der pt. benyttes af Samsø Linien - opføres et nyt færgeleje med tilhørende opmarchområde til benyttelse af den til enhver tid værende operatør, som af Trafikstyrelsen antages til at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg (herefter kaldet operatøren).

Aftalen regulerer de nærmere vilkår mellem parterne, såfremt der skal opføres et nyt færgeleje med tilhørende opmarchområde.

2. Infrastruktur.

Havnen projekterer og anlægger det nødvendige og tilstrækkelige kajanlæg og opmarchareal til etablering af et moderne L-leje (bestående af 2 kajstykker vinkelret på hinanden og en rampe) med tilhørende opmarchområde ved færgelejet med minimum 500 m opmarchbaner med plads til minimum 100 personbiler, jf. skitsen i **bilag 1, bilag 2** og beskrivelsen i **bilag 3**.

Lejet skal være udformet med det sigte, at det kan benyttes af forskellige færger. Lejet må således ikke være specialdesignet til en bestemt færge.

Ved indsejlingen til lejet og i selve lejet skal der være en vanddybde på min. 6 m.

Trafikstyrelsen skal have Havnens projektmateriale til gennemsyn, inden anlægsarbejderne begynder (første spadestik). Formål med gennemsynet er at

give Trafikstyrelsen mulighed for at kontrollere, at projektet overholder nærværende aftale inkl. bilag.

Havnen har som bygherre ansvaret for den korrekte og hensigtsmæssige udformning af anlægget mv., der opføres for Havnens regning og risiko, og som forbliver Havnens ejendom. Det er i den forbindelse Havnens ansvar, at anlægget mv. er funktionelt til formålet (færgesejlads) og i overensstemmelse med gældende regler, normer og myndighedsforskrifter samt projekteret og opført i henhold til god rådgiver- og håndværksskik.

Anlægget, tillige med de i pkt. 3 nævnte øvrige havnefaciliteter, skal være klar til operatørens ibrugtagning senest 30. september 2008

Havnen skal holde kajanlæg og opmarcharealet incl. belysning almindeligt vedligeholdt.

3. Øvrige havnefaciliteter.

Operatøren bærer den fulde udgift til etablering, vedligehold og eventuel reetablering af de særlige elementer, der relaterer sig til operatørens færge. Det kan eksempelvis være:

- Evt. specialaffendring.
- Evt. etablering af klap.
- Evt. etablering af særlig klapgrav.
- Evt. etablering af fodgængerrampe (skyway).
- Evt. etablering af billethus.

Der indgås separat aftale herom mellem Havnen og operatøren, herunder hvem der etablerer, og hvem der har ejendomsretten og vedligeholdelsesforpligtelsen til ovennævnte etc. Aftalen er Trafikstyrelsen uvedkommende.

4. Infrastrukturafgift.

Som vederlag for Havnens investering skal operatøren betale en årlig infrastrukturafgift til Havnen. Trafikstyrelsen vil påse, at rederiets betaling af infrastrukturafgiften bliver et vilkår i kontrakten med den vindende operatør, men det påhviler selv Havnen at indgå areallejeaftale o.lign. med operatøren.

Infrastrukturafgiften er beregnet på følgende måde:

Infrastruktur	Værdi	Afskrives over	Fast årlig infrastrukturafgift operatøren skal betale
Som beskrevet i nærværende aftale inkl. bilag	Kr. 10.973.660	10 år	Kr. 877.893

Beregningen er baseret på, at Havnen etablerer den aftalte infrastruktur mod, at operatøren lineært fordelt over 10 år betaler 80 % af overslagsprisen (nærmere bestemt gennemsnits-overslagsprisen i bilag 3). De resterende 20 % bæres endegyldigt af Havnen og kan ikke overvæltes på hverken Trafikstyrelsen eller operatøren - ej heller i form af øgede skibs- og vareafgifter el.lign. afgifter. Afgiften er fast og reguleres ikke fra år til år, bortset fra renteposten, jf. nedenfor.

Renter:

Det aftales, at 75 % af en fast lånerente på 4,75 % vedrørende et byggelån på kr. 8.778.928 (80 % af kr. 10.973.660), overvæltes på infrastrukturafgiften. De sidste 25 % bæres endegyldigt af Havnen. Renteposten nedskrives i takt med, at investeringen afskrives, dvs. at renteposten på tilsvarende vis afskrives lineært over 10 år (uanset om Havnens lån fx løber om 30 år).

Den samlede afgift, incl. rente, over den 10 årige periode er som følger

År 1	Kr. 1.190.642
År 2	Kr. 1.159.367
År 3	Kr. 1.128.092
År 4	Kr. 1.096.817
År 5	Kr. 1.065.542
År 6	Kr. 1.034.268
År 7	Kr. 1.002.993
År 8	Kr. 971.718
År 9	Kr. 940.443
År 10	Kr. 909.168

JJR

Afgiften tillægges ikke moms. Såfremt SKAT vurderer, at afgiften skal pålægges moms, skal der ske en regulering af infrastrukturafgiften, der tager hensyn til den værdi for parterne, som momsberegningen skaber.

Når etableringen af infrastrukturanlæggene er tilendebragt, skal Havnen forelægge Trafikstyrelsen et endeligt byggeregnskab attesteret af Havnens revisor

Såfremt det endelige byggeregnskab viser, at den faktiske samlede anlægssum inkl. projektering og tilsyn ekskl. moms er lavere end kr. 10.973.660 reguleres infrastrukturafgiften, således at afgiften beregnes på grundlag af den faktiske anlægssum og i øvrigt efter samme principper som ovenfor angivet (dvs at den årlige infrastrukturafgift i så fald udgør 1/10 af 80 % af den faktiske samlede anlægssum inkl. projektering og tilsyn ekskl. moms).

Såfremt det endelige byggeregnskab viser, at den faktiske samlede anlægssum inkl. projektering og tilsyn ekskl. moms er højere end kr. 10.973.660 reguleres infrastrukturafgiften <u>ikke</u>. Det understreges i den forbindelse, at Havnen bærer alle bygherrerisici i forbindelse med projektering og anlæg, herunder vedrørende bundforhold, forurening og fortidsminder, og at det er Havnens risiko, hvis de i bilag 3 anførte mængder og priser viser sig at være urealistiske.

Infrastrukturafgiften skal betales af operatøren til Havnen forud en gang om året den 1. oktober. Første gang til driftstart 1. oktober 2008. Hvis betalingsforpligtelsen indledes eller ophører i løbet af et igangværende driftsår, skal der betales en forholdsmæssig infrastrukturafgift.
Havnen står for opkrævningen hos operatøren.

Havnens oppebørsel af infrastrukturafgiften er ikke til hinder for, at Havnen hos operatøren opkræver sædvanlige skibs- og vareafgifter o.lign. afgifter i henhold til de til enhver tid gældende "Priser og forretningsbetingelser for Kalundborg Havn" samt sædvanlige afgifter for leje af arealer (jf. areallejeaftalen omtalt i 1. afsnit i pkt. 4) i henhold til de til enhver tid gældende "Priser og forretningsbetingelser for Kalundborg Havn", hvorved bemærkes, at den arealleje, der opkræves hos operatøren, ikke må overstige den mellemste sats i henhold til de til enhver tid gældende "Priser og forretningsbetingelser for Kalundborg Havn".

5. Kompensation - diverse.

Såfremt Staten beslutter at nedlægge eller flytte den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø med besejling fra Kalundborg Havn inden 30. september 2018, vil Trafikstyrelsen kompensere Havnen for den infrastrukturafgift, som Havnen derved går glip af.

Kompensationen i henhold til 1. afsnit skal opgøres som den infrastrukturafgift, Havnen ikke oppebærer i den resterende del af perioden 1. oktober 2008 til 30. september 2018, dvs. fra det tidspunkt hvor den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø ikke længere anløber Kalundborg Havn (efter 1. oktober 2008) og til 30. september 2018.

Såfremt operatøren ophører med at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg (f.eks. fordi Trafikstyrelsen ophæver kontrakten om den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg pga. væsentlig misligholdelse fra operatørens side), vil Trafikstyrelsen kompensere Havnen for den infrastrukturafgift, som Havnen derved går glip af, indtil en ny operatør besejler overfarten, dog kun frem til 30. september 2018.

Havnen har ikke krav på kompensation eller erstatning for andre mistede indtægter end den mistede infrastrukturafgift (f.eks. mistede skibs- og vareafgifter).

Det understreges, at Trafikstyrelsen ikke indestår for operatørens soliditet, og at Havnen har den fulde kreditorrisiko. Ovenstående bestemmelser om kompensation for mistede infrastrukturafgifter omfatter således ikke Havnens manglende oppebærelse af infrastrukturafgift, der skyldes den vindende operatørs manglende betalingsevne (f.eks. betalingsstandsning eller konkurs) eller betalingsvilje (f.eks. fordi operatøren nægter at betale infrastrukturafgift under henvisning til, at lejet ikke virker efter hensigten) eller omstændigheder, som Staten ikke råder over. Fra det tidspunkt operatøren ophører med at forestå den samfundsbegrundede færgebetjening af Samsø-Kalundborg, og indtil en ny operatør besejler overfarten, gælder bestemmelsen om kompensation i henhold til 3. afsnit.

6. Enebesejlingsret.

Havnen og Trafikstyrelsen har samtidig med indgåelse af nærværende aftale indgået en aftale om enebesejlingsret, hvorefter den til enhver tid værende operatør, som af Trafikstyrelsen antages til at forestå den samfundsbegrundende

tes Am)
JR

færgebetjening af Samsø-Kalundborg har enebesejlingsret til det færgeleje, der er skitseret i bilag 1, og til et opmarchområde ved færgelejet med minimum 500 m opmarchbaner med plads til minimum 100 personbiler, skitseret i bilag 2. Enebesejlingsretten gælder i perioden 1. oktober 2008 til 30. september 2018, hvorefter den kan opsiges på nærmere angivne vilkår.

7. Forbehold for de bevilligende myndigheders godkendelse og forbehold for, at operatøren ikke har brug for nyt færgeleje.

Trafikstyrelsens underskrift på nærværende aftale er betinget af de bevilligende myndigheders godkendelse. De bevilligende myndigheder forventes at tage stilling til aftalen i maj 2007. Trafikstyrelsen giver besked til Havnen umiddelbart efter, at de bevilligende myndigheders stillingtagen foreligger. Såfremt de bevilligende myndigheder ikke godkender aftalen, har ingen af parterne noget krav mod hinanden.

Trafikstyrelsens underskrift er endvidere betinget af, at det rederi, der vinder det udbud, som er i gang på tidspunktet for nærværende aftales underskrift, ikke allerede har rådighed over et færgeleje. Udbuddet forventes afsluttet ultimo maj 2007. Trafikstyrelsen giver besked til Havnen umiddelbart efter, at aftalen med det vindende rederi er underskrevet. Såfremt det vindende rederi allerede har rådighed over et færgeleje, har ingen af parterne noget krav mod hinanden.
Hvis ovennævnte forhold ikke er opfyldt den 1. juni 2007 bortfalder nærværende aftale og parterne har ingen krav mod hinanden i den anledning.

8. Bilag.

Bilag 1: Kort over placering af færgeleje [Består indtil videre af den gamle plantegning med Niras' påtegninger. Når og hvis der udarbejdes en ny tegning, erstattes nærværende bilag]

Bilag 2: Kort over placering af opmarchareal

Bilag 3: Regneark af 23. januar 2007 (successiv kalkulation - sandopfyldning) udarbejdet af Niras.

tel, km)
JJR

9. Underskrifter.

Aftalen foreligger i to underskrevne eksemplarer, hvoraf Havnen og Trafikstyrelsen har modtaget et eksemplar hver.

Den 12 / 4 2007

Trafikstyrelsen

Den 18 4 2007

Kalundborg Havn

KG, Ann)
JR

JR KR

Færgen

Danske Færger A/S
Dampskibskajen 3
3700 Rønne
Tlf. +45 7023 1515
www.faergen.dk
CVR nr 30 50 19 50

Kalundborg Havn
Baltic Plads, Postboks 54
DK-4400 Kalundborg
Att.: Havnedirektør Bent Rasmussen

14. marts 2013

pr. e-mail

Vedr. anmodning om erklæring i forbindelse med havneombygning (Kalundborg)

I forbindelse med Transportministeriets udbud af driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg (EU–udbud 2012/S 246-404878), skal rederiet Danske Færger A/S hermed anmode Kalundborg Havn A/S om erklæring i forhold til nedenstående havnetilpasninger, som rederiet ønsker at foretage.

Af pkt. 4.1.7 i det nævnte udbuds tilbudsgrundlag fremgår det i forhold til havnene, at:

> *"[t]ilbudsgiverens tilbud skal indeholde en fyldestgørende, detaljeret plan for de havneombygninger, der måtte være nødvendige for gennemførelse af færgebetjeningen på ruten fra 1. oktober 2014. Forslaget skal vedlægges en erklæring fra Samsø Kommune og Kalundborg Havn om, at Samsø Kommune og Kalundborg Havn tilkendegiver, at de i tilbuddet foreslåede ombygninger eller ændringer er gennemførlige."*

Transportministeriet har den 12. marts 2013 telefonisk informeret rederiet – samt øvrige tilbudsgivere – om, at man fraviger kravet om, at tilbudsgivere skal udarbejde og vedlægge tilbuddet den ovenfor nævnte fyldestgørende og detaljerede plan for havneombygninger. Transportministeriet har i samme anledning meddelt rederiet – samt øvrige tilbudsgivere – at der i stedet skal fremsendes en generel beskrivelse til havneejer over de elementer, der forventes at indgå i rederiets tilbud i forhold til havnetilpasningen for den respektive havn.

Hermed følger den generelle beskrivelse af de elementer, rederiet etablerer:

- Eventuel tilpasning af rederiets anstødsfenderarrangement.
- Eventuel tilpasning af eksisterende fenderarrangement.
- Eventuel tilpasning af tilpasning af rederiets eksisterende landrampe.
- Skibsspecifik passagerlandrampe, bunkerplatform og fortøjningsarrangement.
- Skibsspecifikke kloaktilslutninger.
- Billetteringsanlæg, drive-in portal, billethus, skilte mv. som i dag.

Rederiet forventer at eventuelle tilpasninger kan udføres løbende i driften.

Danske Færger A/S skal på denne baggrund anmode Kalundborg Havn om at udstede en erklæring til Danske Færger A/S, hvori Kalundborg Havn som havneejer tilkendegiver, at de ovenfor foreslåede nødvendige havnetilpasninger, som rederiet ønsker at etablere, er gennemførlige.

Rederiet skal afslutningsvis og for god ordens skyld præcisere, at man – såfremt rederiets tilbud vinder det nævnte udbud – naturligvis indgår i tæt dialog med Kalundborg Havn som havneejer om udførelse af ovennævnte tiltag.

Med venlig hilsen
Danske Færger A/S

Kim Riis-Sørensen
Forretningsudviklingschef

Bilag G: Billettyper og listepriser

I nærværende bilag vil de billettyper, som rederiet tilbyder, være angivet sammen med listepriserne, der her er angivet i 2012-priniveau, jf. tabel 1 i udbudsmaterialets bilag 2 - Ydelsesspecifikation.

Der er iht. pkt. 4.2.2 i udbudsmaterialets bilag 2 – Ydelsesspecifikation indregnet højdetillæg svarende til 30% af prisen for den tilsvarende billettype uden højdetillæg (se venligst tabellerne nedenfor, hvoraf det fremgår, dels hvilke billettyper der tillægges højdetillæg, dels højdetillæggets størrelse og dels grænsen for hvornår listeprisen tillægges højdetillæg).

Passagerer og køretøjer

Billettype	Enkelt (DKK)
Personer:	
Voksen	102,00
Barn 4 – 15 år	51,00
Barn 0 – 3 år	gratis
Pensionist	51,00
Grupper over landgangen (pr. person):	
Voksen (min. 10 personer)	81,00
Barn 4 – 15 år (min. 10 personer)	40,00
10-turs kort*:	
Voksen	816,00
Barn 4 – 15 år	408,00
Pensionist	408,00
Pendler:	
Voksen	51,00
Barn 4-15 år	25,00

*) 10-turs kort har en gyldighed på et år fra købstidspunktet.

Billettype	Enkelt (DKK)
Personbil (inkl. 5 personer) ≤ 3.500 kg (Normalbillet):	
Længde ≤ 6 meter (højde ≤ 1,95 meter):	406,00
Længde ≤ 6 meter (højde > 1,95 meter):	527,00

JJK

Billettype	Enkelt (DKK)
Personbil (inkl. 1 pensionist og 1 ledsager) ≤ 3.500 kg:	
Længde ≤ 6 meter (højde ≤ 1,95 meter):	203,00
Længde ≤ 6 meter (højde > 1,95 meter):	263,00
Personbil (inkl. 5 personer) ≤ 3.500 kg (Billigbillet A):	
Længde ≤ 6 meter (højde ≤ 1,95 meter):	305,00
Længde ≤ 6 meter (højde > 1,95 meter):	396,00
Personbil (inkl. 5 personer) ≤ 3.500 kg (Billigbillet B):	
Længde ≤ 6 meter (højde ≤ 1,95 meter):	203,00
Længde ≤ 6 meter (højde > 1,95 meter):	263,00
Personbil (inkl. 5 personer) ≤ 3.500 kg (Pendler):	
Længde ≤ 6 meter (højde ≤ 1,95 meter) (3. til 10. enkeltrejse pr. år):	203,00
Længde ≤ 6 meter (højde ≤ 1,95 meter) (fra 11. enkeltrejse pr. år):	102,00
Længde ≤ 6 meter (højde > 1,95 meter) (3. til 10. enkeltrejse pr. år):	263,00
Længde ≤ 6 meter (højde > 1,95 meter) (fra 11. enkeltrejse pr. år):	132,00
Personbil (inkl. 5 personer) ≤ 3.500 kg med campingvogn:	
Længde ≤ 12 meter (højde ≤ 1,95 meter):	610,00
Længde ≤ 12 meter (højde > 1,95 meter):	793,00
Tillæg pr. ekstra meter:	45,00
Tillæg for anhænger (længde ≤ 6 meter):	193,00
Cykel/cykelanhænger (ekskl. fører):	
Cykel	28,00
Cykelanhænger	28,00
Motorcykel/knallert (ekskl. fører):	
Motorcykel:	40,00
Knallert:	40,00

Busser

Billettype	Enkelt (DKK)
Bus (inkl. chauffør):	
Uanset længde:	572,00
Tom (inkl. håndteringstillæg):	825,00

JR tes

Erhvervs- og godspriser

Billettype	Enkelt (DKK)
Førerløs - Personbil ≤ 3.500 kg (inkl. håndtering):	
Længde ≤ 6 meter (højde ≤ 1,95 meter):	544,00
Længde ≤ 6 meter (højde > 1,95 meter):	707,00
Havetraktor, golfbil, anhænger eller campingvogn, der ikke er spændt på en bil (inkl. håndtering):	271,00
Lastbiler/sættevogne/vogntog (selvkørende) (inkl. fører):**	
Længde ≤ 10 meter:	792,00
Længde ≤ 20 meter:	1.215,00
Tillæg pr. påbegyndt meter over 20 meter:	75,00
Løstrailer (herunder øvrige uledsagede godskøretøjer):**	
Længde ≤ 15 meter:	1.063,00
Håndteringstillæg:	76,00
Tillæg pr. påbegyndt meter over 15 meter:	75,00
Breddetillæg (Normalbredde er 3,0 meter (ekskl. sidespejle)):	
Bredde over 3,0 m tillægges listeprisen:	
Bredde ≤ 3,4 m = +20%; Bredde ≤ 3,9 m = +40%; Bredde > 3,9 m = +60%	
Specialtransport (inkl. håndtering):	
Fastsættes individuelt ud fra længde- og breddetillæg samt håndteringstillæg:	
Erhvervspakker (stykgods):	
Pakke, lille (maks. 50 x 50 x 50 cm):	53,00
Pakke, stor (maks. 1 x 1 x 1 m) (herunder kajakker):	105,00

**) Listepriserne er angivet ekskl. moms, men opkræves inkl. moms

JJR KEJ

Bilag H: Befordringsbestemmelser

Befordringsbestemmelser generelt

§1 Generelle bestemmelser – herunder gyldighed og ansvar

Ved køb af billet til rejse med rederiet gælder disse betingelser for passagerer, biler, lastbiler, rejsegods og fragt på rederiets færger eller af rederiet indchartret færge, uanset om der udstedes dokumenter om aftalen eller ej.

Rederiet begrænser sit ansvar for tab, fejl og mangler samt person-, ting- eller fragtskade i overensstemmelse med reglerne i Søloven, samt i de internationale transportkonventioner (se §5 vedr. gods og §9 vedr. erstatning for skade på person og bagage).

De rejsende er pligtige til at overholde kaptajnens og besætningens anvisninger.

Brug af åben ild indendørs og på vogndækket er forbudt. Rygning er kun tilladt i de dertil indrettede områder. Rygning er ikke tilladt på visse overfarter.

På visse overfarter er ophold på vogndækket forbudt.

Rederiet kan udelukke personer fra transport - uanset om de har gyldig billet - hvis de udgør en sikkerhedsmæssig risiko, er til gene for andre passagerer, rederiets personale eller i øvrigt ikke følger anvisninger, som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af færgen.

Berusede eller påvirkede personer kan nægtes befordret, selvom de er i besiddelse af gyldig billet.

Rederiet kan udelukke køretøjer, som lækker olie, benzin eller andet.

Det er ikke tilladt at have oliefyr, dieselmotorer mm. kørende på vogndækket under sejladsen.

Såfremt der er katastrofe-, ambulance- eller politikørsel ved udsolgte afgange, bliver de sidst ankomne reserverede køretøjer sat i venteposition.

Rederiet kan i særlige tilfælde afvise passagerer til den enkelte færge, såfremt pladsforholdene betinger dette.

Beskadigelse af rederiets inventar og andres ejendele vil medføre erstatningsansvar.

Passageområderne er videoovervågede. Enhver form for tyveri anmeldes til politiet.

Det er kun tilladt at nyde medbragt mad og drikkevarer i de dertil anviste områder.

Rejsende må ikke, uden rederiets tilladelse, tilbyde varer til salg, omdele tryksager, foranstalte indsamlinger eller lignende om bord eller i land på rederiets område.

Rederiet kan løbende ændre afgange, færgelejer med videre. Det forventes, at passagerer holder sig orienteret om ændringer i sejlplanen.

§2 Bagage

Den enkelte rejsende kan uden særskilt betaling medtage personlig bagage i kufferter, tasker eller lignende.

På rederiets færger må der medtages bagage, som den rejsende selv er i stand til at bære, dog maks. 50 kg. Ved mistet eller beskadiget bagage er rederiets ansvar begrænset i overensstemmelse med Søloven.

Under overførslen må der ikke medtages rejsegods, herunder håndbagage, og andet gods, som kan volde fare eller væsentlig ulempe for skib, liv eller andet gods, herunder ingen af de stoffer og varer for hvilke overførsel iht. IMDG-koden ikke er tilladt.

§3 Befordring af syge/handicappede – herunder handicapassistance

For invalidebiler imødekommer rederiet de ønsker, der måtte være med hensyn til parkering tæt på elevator, i det omfang det er muligt.

På de overfarter hvor der tilbydes handicapassistance omfatter det fysisk ledsagelse til at komme til og fra borde udført af rederiets personale eller anden underleverandør.

På nogle af rederiets færger er det muligt at få invalidebiler kørt om bord, således at bevægelseshæmmede bilister kan stige om bord via landgangen.

Handicapassistance omfatter ikke løft af handicappet fra kørestol til sæde og ej heller assistance til personomsorg/personlig hygiejne under overfarten.

Rederiet kan forlange, at syge/handicappede har egen ledsager med under overfarten. En sådan ledsager overføres uden beregning.

Handicapassistance skal bestilles i tidsrummet mandag til fredag kl. 08:00 – 21:00, minimum 48 timer før afrejse.

Rederiet kan kun tilbyde handicapassistance til individuelle kunder, ikke til grupper.

§4 Husdyr

Hunde skal føres i kort snor. Øvrige dyr skal medbringes i bur eller transportkasse og må ikke være til gene for andre passagerer. Det er tilladt at lade hunde og andre dyr blive i bilen under overfarten, men det er kun på visse af rederiets færger, at der er tilladt adgang til vogndækket under overfarten (for dyretransporter se endvidere §5.2).

På rederiets færger er der specielle områder til passagerer, der medbringer hunde og øvrige dyr. Ved køb af kahyt kan hunde og øvrige dyr medtages i dertil indrettede kahytter, undtagen allergikahytter, såfremt man råder over hele kahytten, det vil sige har betalt for alle køjer.

Rederiet påtager sig intet ansvar for overførsel af levende dyr.

§5 Gods

§5.1 Almindelig godsbefordring

Alle lastbiler/varevogne med en totalvægt over 3.500 kg eller en længde på over 6 m bliver betegnet som lastbil.

Ombordkørsel, kørsel om bord og ilandkørsel sker i samarbejde med personalet og skal ske under særlig agtpågivenhed fra førerens side.

Køretøjet skal være forsynet med surringsbeslag for fastgørelse til skibet. Godset på køretøjet skal være tilstrækkeligt surret og sikret for at modstå de påvirkninger, som måtte forekomme under søtransporten. Transportør/chauffør er ansvarlige for, at lasten er forsvarligt surret og sikret på eget køretøj.

Rederiet har ikke pligt til at undersøge trailere, containere eller andre transportindretninger med hensyn til godsets pakning, stuvning, surring mv. Såfremt rederiet på trods heraf finder, at godset ikke er pakket på forsvarlig måde, kan rederiet afvise at overføre godset.

Rederiet erstatter ikke skade på gods eller køretøj, når skaden skyldes mangelfuld surring, stuvning eller andre forhold som påhviler transportøren at sikre og som rederiet ikke har særlig pligt til at påse.

Overstyrmanden har det afgørende ord vedrørende lastesikring/surringer og om lasten evt. skal afvises.

Rederiet påtager sig intet ansvar for eventuelle skader på lastbiler og gods, der henstår på opmarch- og havnearealer i henhold til gældende retspraksis.

Ved befordring af gods, er rederiets ansvar primært begrænset i henhold til reglerne vedtaget af North Sea Operator's Claims Conference ("NSOCC") i North Sea Standard Conditions of Carriage, herunder også Green Card, sekundært i overensstemmelse med Søloven.

Alle services udført af rederiet eller af en af rederiet udpeget underleverandør som stevedorer er underlagt Danske Havnevirksomheders Almindelige Betingelser ("DHAB 2002").

Skade på gods eller fragt skal anmeldes straks ved modtagelse i ankomsthavnen, inden det forlader området. Såfremt dette ikke overholdes bortfalder reklamationsretten.

Specifikke regler mht. gods for rederiets overfarter findes i tillæggene i menuen til venstre.

§5.2 Henstillen af gods

Gods, der henstilles på opmarcharealerne til ét af rederiets færgelejer henstår på kundens egen regning og risiko. Rederiet anses tidligst at have modtaget godset på tidspunktet, hvor ombordkørsel eller lastning af godset påbegyndes af rederiets personale eller en af rederiet valgt underleverandørs personale.

Såfremt kunden ikke afhenter godset straks efter, at rederiet eller en af rederiet valgt underleverandør har bragt det i land, oplægges godset for kundens egen regning og risiko jf. Sølovens §274, stk. 3 nr. 2, idet godset henstilles på områder, der kun i begrænset omfang er overvåget og sikret. Kunden opfordres derfor selv til at sikre godset på bedst mulig måde.

§5.3 Befordring af levende dyr

Ved transport af levende dyr, skal chaufføren oplyse om dette senest ved ombordkørsel (se endvidere §9 vedr. erstatning for skade på person og bagage).

Ved henvendelse til informationsskranken om bord kan der under overfarten gives tilladelse til at tilse dyretransporter.

Rederiet påtager sig intet ansvar for overførsel af levende dyr.

§5.4 Farligt gods

Farligt gods transporteres iht. IMDG-kodens bestemmelser.

Afsender af gods har pligt til på forhånd skriftligt at oplyse rederiet om tilstedeværelsen af farligt gods senest 24 timer før transport skal finde sted. Såfremt sådan oplysning ikke er givet, anses afsenderen for at have garanteret rederiet, at det til transport overgivne gods ikke indeholder farligt gods.

Ved overførsel af motorkøretøjer, med farligt gods skal de nødvendige dokumenter være til stede inden overførsel. Mærkning og emballering skal foretages efter gældende regler. Rederiet forbeholder sig ret til at kontrollere, at lasten svarer til anmeldelsen og har ret til at afvise eller udskyde overførsel af farligt gods.

§5.5 Kontrolvejning

Rederiet er berettiget til at foretage kontrolvejning af trailere for verifikation af den ved reservationen opgivne vægt af traileren. Såfremt kontrolvejningen viser, at traileren overskrider den opgivne vægt udsteder rederiet en regning til kunden på DKK 1.000,- til dækning af omkostninger til kontrolvejning, ekstra håndtering og administration.

Overstyrmanden er berettiget til at afvise en trailer, der ved kontrolvejning har vist sig at overskride den ved reservationen opgivne vægt.

§5.6 Modregningsforbud

Kunden er på intet tidspunkt berettiget til at modregne erstatningskrav eller andre fordringer på rederiet i billetprisen eller rederiets tilhørende tilgodehavender.

§6 Billetter

§6.1 Billetbooking og –salg

Billet og kort giver kun adgang til bestemte rejseruter efter forudgående bestilling. Personligt udstedte billetter, kort eller bizz'er må ikke overdrages til anden person.

På de ruter, hvor søfartsmyndighederne kræver det, skal passageren oplyse fulde navn, alder og køn. Oplysninger skal gives ved reservation af billet.

Der kan ikke foretages rejseafbrydelser på billet eller klippekort, dog er her tilslutningsbilletter med DSB undtaget for rejseafbrydelser i hovedstadsområdet.

Det er passagerens eget ansvar at være checket ind iht. de gældende mødetider.

Pladsreservation bortfalder hvis mødetiden ikke overholdes.

Specifikke regler mht. de enkelte billettyper for rederiets overfarter, herunder seneste bestillingstidspunkt findes i tillæggene i menuen til venstre..

§6.2 Betaling af billetter

Det er muligt at betale kontant, med Dankort og med de mest udbredte kreditkort. Der kan være et betalingsgebyr forbundet med anvendelse af nogle kreditkort. Dette vil i så fald fremgå inden betalingen skal godkendes af passageren.

Af valuta modtager rederiet danske kroner, svenske kroner og euro. Fremmed valuta modtages kun i sedler. Byttepenge gives i danske kroner.

Passageren skal ved modtagelsen af billet eller kort sikre sig, at det udleverede svarer til det ønskede. Rederiet kan ikke påtage sig ansvar for fejl, hvis bestillingen er foretaget så sent før afrejse, at det ikke vil være praktisk muligt for rederiet at fremsende bekræftelse inden fremmødet ved afrejse.

Rederiet forbeholder sig retten til at opkræve et gebyr ved bestilling samt ved skrankesalg af billetter.

Specifikke regler mht. de enkelte billettyper for rederiets overfarter, herunder seneste betalingstidspunkt findes i tillæggene i menuen til venstre..

§6.3 Refundering

Specifikke regler mht. refundering og evt. ekspeditionsgebyr ved afbestilling, samt rettidige afbestillingstidspunkter for de respektive billettyper findes i tillæggene i menuen til venstre..

Ingen billet kan refunderes senere end 3 måneder efter afrejsedato.

For billetter udstedt af en af rederiets samarbejdspartnere kan der gælde særlige tilbagebetalingsregler. Rederiet refunderer kun billetter, hvor indbetalingen er sket til rederiet.

§6.4 Grupperejser

På overfarter hvor der tilbydes rabat til rejsende i grupper henvises til separate regler, der findes i tillæggene i menuen til venstre..

Ved befordring af busser er rederiets ansvar begrænset iht. Søloven.

§7 Kontrol af billetter

§7.1 Gyldig rejsehjemmel

Passageren skal ved rejsens begyndelse være i besiddelse af gyldig rejsehjemmel som opbevares under hele rejsen. Passageren skal på forlangende forevise denne.

Klippekort skal være stemplet, inden rejsen begyndes, for at være gyldigt til den aktuelle rejse. Passageren skal selv kontrollere, at afstemplingen på billet eller kort er korrekt.

Personligt udstedte billetter, kort eller bizz'er inddrages uden kompensation ved misbrug.

§7.2 Kontrolafgift

En passager, der ikke er i besiddelse af gyldig billet eller kort, skal udover betaling for gyldig rejsehjemmel betale den til enhver tid skiltede kontrolafgift, og skal på personalets forlangende opgive sit fulde navn, adresse samt fødselsdag og -år. Herudover skal pågældende passager legitimere sig med kørekort eller andet retsgyldigt dokument.

Betaler passageren ikke straks for den gyldige rejsehjemmel samt kontrolafgift, der opkræves, udleveres en opkrævning på det samlede beløb og pågældende passager skal kvittere for modtagelsen med navn, adresse, fødselsdato og underskrift samt den ovenfor beskrevne legitimation.

Undlader en passager at anmode om billetkøb, unddrager sig kontrol, forsøger at anvende ugyldig billet eller kort eller nægter at købe eller vise billet eller kort, skal der betales for den gyldige rejsehjemmel samt den til enhver tid skiltede kontrolafgift.

§7.3 Rykkerprocedurer for kontrolafgift

For kontrolafgift gælder følgende rykkerprocedurer og gebyrer:

- Såfremt der indgås en afdragsordning, kan rederiet opkræve et gebyr pr. afdrag
- Såfremt der må erindres om betaling, kan rederiet opkræve et ekspeditionsgebyr pr. brev
- Betales beløbet ikke efter 1. rykker, overgives fordringen til inddrivelse ved inkasso. I forbindelse med at gælden sendes til inkasso, vil der blive beregnet et inkassogebyr og samtidig vil inkassofirmaet have omkostninger forbundet med inddrivelse af gælden. Inkassogebyr og -omkostninger tillægges gælden

§8 Aflysninger/Forsinkelser

Rederiet påtager sig intet ansvar for tab eller skade som følge af eventuel manglende plads på skibene, forstyrrelser i driften, herunder også indstilling af driften, som skyldes uregelmæssigheder, herunder Force Majeure, tekniske årsager, vand- og vejrforhold, og forbeholder sig ret til uden varsel at foretage ændringer i fartplan og billetpriser. Der kan til enhver tid indsættes et andet skib end annonceret. Rederiet er aldrig ansvarlig for tab opstået som følge af mistede trafikforbindelser eller nødvendige ændringer i rejseplaner.

Såfremt forsinkelser eller aflysning er omfattet af rederiets Rejsegaranti, sker tilbagebetaling iht. rederiets Rejsegaranti. Vælger en passager at afbryde en rejse på grund af en større forsinkelse eller aflysning, eller fordi en tilslutningsforbindelse

ikke opnås, kan passageren få tilbagebetalt billetten for den del af rejsen med rederiet, som ikke gennemføres på grund af forsinkelsen. Tilbagebetaling sker i dette tilfælde på alle typer billetter indenfor senest 7 dage og sker uden gebyr.

Rederiets erstatning ved forsinkelse eller aflysning kan aldrig overstige billettens pris.

§9 Erstatning for skade på person, køretøjer og bagage

Ved befordring af passagerer er rederiet fritaget for ansvar for tiden, før passageren går om bord, og efter at passageren er kommet i land.

Rederiet er ikke ansvarlig for tab eller skade på penge, værdipapirer og andre værdigenstande, såsom sølv, guld, ure, juveler, smykker og kunstgenstande.

Ombord- og ilandkørsel af køretøjer sker på egen risiko og uden ansvar for rederiet. Det er passagerens pligt at holde sit køretøj behørigt afbremset under transporten ved at sætte køretøjet i gear og trække håndbremsen.

Skader på køretøjer, der skyldes at disse er sænkede, ombyggede eller tungt lastede er rederiet uvedkommende. Specialudrustning, herunder også rejsegods, der er anbragt udenpå eller ovenpå et køretøj, og som beskadiges, mens dette er i bevægelse, erstattes ikke uanset ansvarsforhold i øvrigt.

Det er passagerens eget ansvar at surre motorcykel, knallert, scooter eller lignende og det påhviler altid passageren at sikre sig, at køretøjet er tilstrækkelig stabilt og sikret til at modstå almindelig forventelig søgang på overfarten. Skader på sådanne køretøjer, som følge af væltning eller forskubning under overfarten er rederiet uvedkommende.

§10 Hittegods

Henvendelse vedrørende effekter glemt om bord på færgen bedes rettet til politiet. Rederiet afleverer glemte effekter snarest muligt til politiet. Glemte effekter, der er let fordærvelige, kasseres umiddelbart.

§11 Reklamationer

Anmeldelse af skader på personlige ejendele, køretøjer, rejsegods eller fragt skal straks rettes til en af færgens besætningsmedlemmer inden færgen forlades.

Klager over forhold vedrørende rejsen, som ikke er løst ved henvendelse til rederiets personale om bord eller i en af rederiets terminaler, kan indsendes via rederiets henvendelsessystem på internettet.

Klagen skal være rederiet i hænde inden for 2 måneder efter den hændelse, der har givet anledning til klagen. Klagen skal være ledsaget af billet eller bookingnummer.

§12 Ikrafttræden og bekendtgørelse

Som værneting for alle tvister, som måtte udspringe af en aftale om transport i henhold til nærværende almindelige transportbestemmelser er Sø- og Handelsretten i København med sædvanlig ankemulighed, idet nærværende aftale dog ikke indskrænker muligheden for sagsanlæg mod rederiet ved Københavns Byret.

Befordringsbestemmelserne trådte i kraft den 1. maj 2005 med senere ændringer.

Tillæg til befordringsbestemmelserne for ruterne Sælvig-Hou og Kalundborg-Kolby Kås

§1 Generelle bestemmelser – herunder gyldighed og ansvar (tillæg)

Såfremt der er rustvogns-kørsel (med følge) ved udsolgte afgange, bliver sidst ankomne reserverede køretøjer sat i venteposition.

§4 Husdyr (tillæg)

Hunde må ikke medbringes i restauranten og cafeteria-ekspeditionsområdet.

§5 Gods (tillæg)

§5.1 Almindelig godsbefordring (tillæg)

Erhvervsgods og Eksprespakker
Ved fragt af erhvervsgods og eksprespakker skal pakker afleveres i forbindelse med færgens afgang og afhentes i forbindelse med færgens ankomst. Kunden skal selv sørge for at pakkerne kommer om bord på færgen og af færgen igen.

§6 Billetter (tillæg)

§6.1.1 Billetbooking og –salg (tillæg)

Billetter købes på internettet eller ved at ringe til Færgen.

§6.2.1 Betaling af billetter (tillæg)

Rederiet forbeholder sig ret til at opkræve et gebyr ved manglende fremmøde til en reserveret afgang.

Ligeledes er rederiet berettiget til at opkræve afbestillingsgebyr ved for sen afmelding af en reserveret plads eller manglende fremmøde, idet afmelding skal ske senest 1 time inden planlagt afgang. Rederiet er endvidere berettiget til herefter at afsætte den reserverede plads til anden side.

Rejsebureauer, buskunder og godskunder kan anmode om en kreditaftale. Færgen kan afvise at indgå kreditaftale eller kræve sikkerhed i form af bankgaranti for at indgå kreditaftale.

Færgen indgår ikke kreditaftale med privatpersoner.

JJR Ke

§6.3.1 Refundering (tillæg)

Billetter refunderes mod et gebyr på 20% af billettens listepris (dog min. DKK 75). Forældede/bortkomne billetter refunderes ikke. Har en kunde forlagt eller mistet sin billet, må der købes en ny. Hvis kunden senere afleverer den bortkomne billet, refunderes den mod et tilsvarende gebyr.

Refundering af den ubenyttede eller delvist benyttede billet kan ikke ske om bord, men skal ske ved henvendelse til:

Færgen
Dampskibskajen 3
DK-3700 Rønne
Att.: Kundeservice

med anførelse af bank-kontonummer, hvortil pengene kan overføres.

Færgen

TILBUDSLISTE TIL
EU–UDBUD
2012/S 246-404878

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

22. marts 2013

JJR kes

Ke,
J/R

Indholdsfortegnelse

1. Generelt

Danske Færger A/S gennemfører nærværende trafikopgave for de i dette bilag angivne priser.

1.1. Priser

De af rederiet angivne priser, som udmøntes i tilskud, er angivet i februar 2013 pris- og lønniveau, og indeholder moms og alle gældende afgifter på tidspunktet for afgivelse af tilbuddet.

Priserne er opgivet således, at der for Transportministeriet sikres en jævn betalingsstrøm, som følger produktionens omfang.

Transportministeriet anser en betalingsstrøm for jævn, når ingen efterfølgende hele driftsår afviger med mere end +/- 15% fra det første hele driftsår, og hvor betalingen fra et helt driftsår til det efterfølgende driftsår ikke afviger mere end +/- 5%.

1.1.1 Sideordnet tilbud 1 – Pris for en driftsperiode på 6 år

Rederiet tilbyder at drive færgeoverfarten Samsø-Kalundborg på de i Hovedkontrakten inklusiv bilag anførte betingelser indtil kontraktens udløb 6 år efter driftsstart for et tilskud pr. driftsår på DKK eksklusiv moms:

Tilskud for driftsperiode på 6 år	
Driftsår	**Den trafikale ydelse (DKK 1.000)**
01. oktober 2014 - 30. september 2015	[redacted]
01. oktober 2015 - 30. september 2016	[redacted]
01. oktober 2016 - 30. september 2017	[redacted]
01. oktober 2017 - 30. september 2018	[redacted]
01. oktober 2018 - 30. september 2019	[redacted]
01. oktober 2019 - 30. september 2020	[redacted]
I alt	[redacted]

Tabel 1: Tilskud for den tilbudte trafikale ydelse

1.1.2 Sideordnet tilbud 1 – Pris for en driftsperiode på 10 år

Rederiet tilbyder at drive færgeoverfarten Samsø-Kalundborg på de i Hovedkontrakten inklusiv bilag anførte betingelser indtil kontraktens udløb 10 år efter driftsstart for et tilskud pr. driftsår på DKK eksklusiv moms:

JJR

Tilskud for driftsperiode på 10 år	
Driftsår	**Den trafikale ydelse (DKK 1.000)**
01. oktober 2014 - 30. september 2015	[redacted]
01. oktober 2015 - 30. september 2016	[redacted]
01. oktober 2016 - 30. september 2017	[redacted]
01. oktober 2017 - 30. september 2018	[redacted]
01. oktober 2018 - 30. september 2019	[redacted]
01. oktober 2019 - 30. september 2020	[redacted]
01. oktober 2020 - 30. september 2021	[redacted]
01. oktober 2021 - 30. september 2022	[redacted]
01. oktober 2022 - 30. september 2023	[redacted]
01. oktober 2023 - 30. september 2024	[redacted]
I alt	**234.000,1**

Tabel 2: Tilskud for den tilbudte trafikale ydelse

Tildeling af kontrakt alene på baggrund af tilbud under pkt. 1.1.1 forudsætter, at Transportministeriet ikke kan indgå kontrakter med en driftsperiode på op til 10 år, jf. pkt. 5.2 i udbudsmaterialets tilbudsgrundlag.

Danske Færger A/S • Dampskibsbroen 9 • DK-7900 Randers • [illegible]

JJR tks

3. Underskrift

Danske Færger A/S erklærer ved sin underskrift på nærværende tilbud, at der i tilbuddet er medtaget alle operatørydelser, som er beskrevet i rederiets løsningsforslag, og som rederiet anser for nødvendige til opfyldelse af Hovedkontrakten.

22. marts 2013

For Danske Færger A/S

Adm. direktør John Steen-Mikkelsen

Færgen

FORBEHOLD
TIL EU–UDBUD
2012/S 246-404878

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

22. marts 2013

JJR tks

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 * Tlf.: +45 7023 1515

Indholdsfortegnelse

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 · Tlf.: +45 7023 1515

kes
JJR

Danske Færger A/S Dampskibskajen 3 · DK 3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

1. Indledning

Danske Færger A/S har ikke forbehold i forbindelse med afgivelse af tilbud i henhold til rederiets løsningsforslag.

Danske Færger A/S · Dampskibskajen 3 · DK-3700 Rønne · CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

Nordea

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

14. marts 2013

EU-udbud : 2012/S 246-404878 Driften af færgeoverfarten Samsø - Kalundborg

ERKLÆRING OM AFGIVELSE AF ANFORDRINGSGARANTI

Nordea Bank Danmark A/S erklærer herved, at banken er villig til at afgive en anfordringsgaranti for et beløb stort DKK 20.000.000 (skriver tyve millioner danske kroner) på de vilkår, der er angivet i vedlagte udkast til anfordringsgaranti, forudsat at Danske Færger A/S vinder udbuddet omkring driften af færgeoverfarten Samsø – Kalundborg.

Med venlig hilsen
Nordea Bank Danmark A/S

Curt B. Jensen

Jens Høstbech

Nordea Bank Danmark A/S
Shipping, Oil Services & International
Strandgade 3 Postboks 850 0900 København C
www.nordea.com

CVR-nr 13522197, København

Transportministeriet

Bilag 7

Udkast til anfordringsgaranti

19. december 2012

tk1
1/2

Indhold

1. Udkast til anfordringsgaranti

1.1. Garantirekvirent/garantibeløb

På foranledning af og for [operatøren] regning bekræftes herved, at vi [anerkendt pengeinstitut] overfor Transportministeriet uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort 20 mio. DKK.

1.2. Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet har eller senere måtte få mod [operatøren] i forbindelse med kontrakt af [dato og år] med eventuelle senere ændringer om besejling af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

1.3. Garantiens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

1.4. Udbetaling af garantien

Garantibeløbet udbetales til Transportministeriet ved Transportministeriet første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer Transportministeriet efter den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

Garantien udbetales på anfordring uden nogen prøvelse eller øvrig dokumentation for kravets berettigelse. Udbetaling sker senest 7 dage efter modtagelsen af påkrav fra Transportministeriet.

Såfremt betalingspåkrav ikke efterkommes uanset grund, er vi forpligtet til at betale morarenter efter § 5 i lov om renter ved forsinket betaling m.v. fra betalingspåkravet til betaling sker.

1.5. Garantiens ophør

Garantien er gyldig, indtil Transportministeriet skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet. Ved delvis frigivelse forbliver garantien i kraft for det ikke frigivne beløb.

Transportministeriet er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien senest 2 måneder efter ophør af den i pkt. 1.2 anførte kontrakt, forudsat at operatøren har opfyldt sine forpligtelser i forbindelse med ophør, og forudsat alle økonomiske mellemværender er afsluttet.

Garantierklæringen tilbagesendes til os med påtegning om frigivelse, så snart garantien i sin helhed er frigivet.

1.6. Kontraktændringer

Transportministeriet kan give [operatøren] henstand og indgå aftale med [operatøren] om ændringer af den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

1.7. Lovvalg

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret. Tvister afgøres ved voldgift som fastsat i den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

Dato:

Garantiinstituttets underskrift:

Jens Hestbech

Carl B. JØRGEN

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

Erklæring om arbejdsmiljø og arbejdsvilkår i øvrigt

Danske Færger A/S erklærer med sin underskrift, at rederiet under udarbejdelsen af nærværende tilbud har taget hensyn til gældende dansk lovgivning og forpligtelser vedrørende beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt for de arbejdspladser både til vands og til lands, der medgår til at udføre driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

22. marts 2013

For Danske Færger A/S

Adm. direktør John Steen-Mikkelsen

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

Transportministeriet

Bilag 5, Spørgsmål og svar fra udbudsprocessen

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

Transportministeriet

Dato 27. februar 2013
J. nr. 2012 – 2864

Udbud af Samsø-Kalundborg

Svar på spørgsmål modtaget under udbudsprocessen

Spørgsmål nr. 1:

"Med henvisning til udbudsmaterialets Ydelsesspecifikation pkt. 4.2 hvoraf det fremgår, at Tilbudsgiver skal udbyde en ny billetstruktur i forhold til den nuværende billetstruktur på overfarten, ønsker tilbudsgiver Transportministeriets prognose for, hvorledes omsætningen forventes at ville udvikle sig med denne nye billetstruktur i forhold til omsætningen i den nuværende billetstruktur, der for 2012 udgjorde ca. DKK 20,7 mio. (inkl. oliepristillæg på 10,6 % samt refusion fra Transportministeriet til operatøren fsva. rejsende med Ø-kort)?"

Svar: Det er operatøren, der fastsætter listepriserne og på grundlag heraf vil kunne estimere det indtægtsgrundlag, der dannes af billetsalget.

Spørgsmål nr. 2:

"Med henvisning til Ydelsesspecifikation pkt. 4.2 hvoraf det fremgår, at Tilbudsgiver skal udbyde en ny billetstruktur, ønsker tilbudsgiver oplyst, om hvorvidt Transportministeriet i sin prognose har skønnet, at der vil ske en vækst eller et fald i de transporterede mængder med denne nye billetstruktur? Dette vil være relevant for, hvor stor en vækst eller et fald Tilbudsgiver skal indregne i sit tilbud."

Svar: Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. 1.

Spørgsmål nr. 3:

JJR

"Med henvisning til Ydelsesspecifikation pkt. 4.2 fremgår det, at man ved 3 årlige enkeltrejser eller derover i den nye billetstruktur bliver at betragte som pendler og derved får adgang til rabatterede priser. Tilbudsgiver ønsker i den forbindelse Transportministeriets vurdering af, om dette ikke – alt andet lige – vil give anledning til en omsætningsnedgang på i omegnen af DKK 1½-2 mio. om året for den vindende operatør?"

Svar: Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. 1.

Spørgsmål nr. 4:

"Af Ydelsesspecifikation pkt. 4.4 fremgår det, at 15% af de udbudte billetter pr. måned skal udbydes som billettypen "Bil+5 personer, Billigbillet A" og at 15% af de udbudte billetter pr. måned skal udbydes som billettypen "Bil+5 personer, Billigbillet B" samt at den maksimale gennemsnitspris i den første måned i driftsperioden er 90% af maksimumsprisen.

Da de særdeles fordelagtige pendlerbilletter, hvor der allerede fra 3. årlige enkeltrejse rejses til en pris svarende til den billigste billigbillet (dvs. Billigbillet B), ikke medregnes i opgørelsen af den realiserede gennemsnitspris, er Transportministeriet da enig i, at det kan være svært for den vindende operatør overholde den maksimale gennemsnitspris?"

Svar: Nej. Det skal understreges, at samtlige de i udbudsmaterialet gengivne billetpriser er maksimumpriser og at operatøren selv fastlægger listepriserne. Der gives ikke fra Transportministeriets side nogen begrænsning på, hvor stor rabat den enkelte billet kan sælges med.

Spørgsmål nr. 5:

"Af Hovedkontraktens pkt. 4.4 om tilskud fra Transportministeriet fremgår det, at tilskuddet som udgangspunkt ikke vil blive reguleret, såfremt en ændring af gældende danske afgifter har til hensigt at have en adfærdsregulerende effekt, f.eks. ved stigende miljøafgifter.

JJR

a. *Hvorledes mener Transportministeriet, at Tilbudsgiver skal indregne risikoen for en evt. adfærdsregulerende ændring af gældende danske afgifter, eksempelvis ved stigende miljøafgifter, som endnu ikke er planlagt eller tilgængelige for offentligheden?*

b. *Henset til at Tilbudsgiver kan blive tildelt en 10-årig kontrakt vil en større pålægning af adfærdsregulerende afgifter kunne medføre, at Tilbudsgiver ikke får den forudsatte økonomi med et forretningsmæssigt forsvarligt afkast af de investeringer, der skal foretages for at opfylde kontrakten. Er det en fejl i udbudsmaterialet, at der i denne situation ikke foretages regulering af tilskuddet?*"

Svar: Det er tilbudsgiveren, som udregner sit tilbud og i forbindelse hermed bør foretage en konkret risikovurdering af alle de risici, som er forbundet med færgedrift og på baggrund heraf kapitaliserer de relevante risici og lade dem indgå i tilbuddet.

Spørgsmål nr. 6:

"*Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.4 fremgår det, at planlagte værftsophold ikke må overstige 10 dage. Hvad skyldes dette krav, eftersom visse lovpligtige hovedsyn af klassemyndighederne kan tage længere tid?*"

Svar: Transportministeriet finder det rimeligt at antage, at et planlagt værftsophold kan gennemføres på 10 dage. Det bemærkes, at bestemmelsen alene omfatter planlagte værftsophold. Hvis det viser sig, at operatøren får brug for at planlægge værftsaktiviteter, som overskrider 10 dage, vil dette skulle aftales konkret, jf. Hovedkontraktens pkt. 7.6.

Spørgsmål nr. 7:

"*Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.4 fremgår det, at planlagte værftsophold ikke må overstige 10 dage. Er der tale om arbejdsdage eller kalenderdage?*"

Svar: Der er tale om kalenderdage.

tR, JJR

Spørgsmål nr. 8:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.4 fremgår det, at planlagte værftsophold ikke må overstige 10 dage. Er dette pr. år og i bekræftende fald, vil man da kunne forestille sig et planlagt værftsophold hvert andet år af en varighed på 20 dage?"

Svar: Nej - de 10 dage er for det enkelte planlagte værftsophold.

Spørgsmål nr. 9:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.6 fremgår det, at Tilbudsgiver forpligter sig til at yde bistand, hvis der opstår driftsstop på ruten Sælvig-Hou. Tilbudsgiver skal aftale med operatøren af færgeoverfarten Sælvig-Hou arten og omfanget af bistanden. En sådan aftale skal udformes på en måde, så Tilbudsgiver vil kunne varetage sine forpligtelser i forbindelse med besejlingen af Samsø-Kalundborg. Vil det være ensbetydende med, at Tilbudsgiver skal bistå operatøren af færgeoverfarten Sælvig-Hou, samtidig med at Tilbudsgiver opfylder Ydelsesspecifikationens pkt. 2.1 – 2.3?"

Svar: Ja. I tilfælde af at loyalitetsaftalen bliver bragt i anvendelse overfor operatøren, skal operatøren aftale evt. ændringer til den godkendte sejlplan med Transportministeriet. Hvis det er påkrævet at foretage ændringer øjeblikkeligt, må Transportministeriets godkendelse indhentes efterfølgende eller sideløbende.

Det skal endelig understreges, at loyalitetsaftalen først skal indgås, når det er fastlagt, hvilke operatører der skal udføre trafikeringen på de to ruter.

Spørgsmål nr. 10:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.6 fremgår det, at Tilbudsgiver forpligter sig til at yde bistand, hvis der opstår driftsstop på ruten Sælvig-Hou. Endvidere fremgår det, at Tilbudsgiver skal sikre tilstrækkelig information til de berørte passagerer. Er Transportministeriet enig i, at det må påhvile operatøren af færgeoverfarten Sæl-

JR

vig-Hou, der har driftsstop og deraf følgende irregularitet i driften, at informere de berørte passagerer?"

Svar: Operatøren har pligt til at informere passagererne på ruten Kalundborg-Samsø om forhold, som er relevante for overfarten, herunder om omlægninger af driften, som udspringer af loyalitetsforpligtelsen. Operatørens informationspligt overfor passagerer på ruten Sælvig-Hou aftales med operatøren på Sælvig-Hou i forbindelse med indgåelse af loyalitetsaftalen.

Spørgsmål nr. 11:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.6 fremgår det, at Tilbudsgiver skal indgå en aftale med operatøren af færgeoverfarten mellem Sælvig-Hou om bistand ved operatørens driftsstop på denne overfart. Hvorledes vil Transportministeriet forholde sig, såfremt det skulle vise sig ikke at være muligt at indgå en sådan aftale, eksempelvis fordi operatøren af færgeoverfarten mellem Sælvig-Hou ikke er villig til i tilstrækkelig grad at kompensere Tilbudsgiver for den bistand, Tilbudsgiver skal yde som følge af kravene i pkt. 3.6?"

Svar: Det er Transportministeriets overbevisning, at det i praksis ikke bør bliver noget problem at udarbejde den pågældende aftale. Transportministeriet skal understrege, at en lignende bestemmelse findes i udbudsmaterialet for ruten Sælvig-Hou. Begge operatører har således en interesse i at få aftalt en hensigtsmæssig og gnidningsfri ordning.

Spørgsmål nr. 12:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.6 fremgår det, at Tilbudsgiver skal indgå en aftale med operatøren af færgeoverfarten mellem Sælvig-Hou om bistand ved operatørens driftsstop på denne overfart. Ved hvilke typer af driftsstop forventes Tilbudsgiver at skulle yde bistand og ved hvilke typer driftsstop forventes operatøren af færgeoverfarten mellem Sælvig-Hou selv at afhjælpe driftsstoppet?"

Svar: Arten og omfanget af driftsstop, under hvilke der ydes gensidig bistand, fastlægges af operatørerne. Bemærk dog, at aftalen om loyalitetsforpligtelse

JR

skal godkendes af Samsø Kommune og Transportministeriet. Se i øvrigt besvarelsen af spørgsmål nr. 9 vedr. tilbudsgiver/operatør.

Spørgsmål nr. 13:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 5.3.1 fremgår det, at der i forbindelse med anløb af færgehavnen ved Ballen betales en havneafgift til Samsø Kommune. Endvidere fremgår det, at denne havneafgift omfatter en anlægsafgift og en driftsafgift. Tilbudsgiver ønsker i den forbindelse oplyst, om denne driftsafgift også dækker for benyttelse af eksempelvis billetsalgs- og ventesalsfaciliteter, betalingsanlæg mv.?

Tilbudsgiver skal for god ordens skyld gøre opmærksom på, at man den 20. december 2012 henvendte sig til Samsø Kommune for at rekvirere havneregulativet for Ballen Færgehavn. Tilbudsgiver har endnu ikke modtaget dette havneregulativ.

Transportministeriet bør som ordregiver foranledige at havneregulativet fremsendes til Tilbudsgiver i så god tid inden fristen for fremsendelse af spørgsmål udløber, idet havneregulativet er afgørende og har direkte betydning for tilbudskalkulationen."

Svar: Havneregulativ for Færgehavnen ved Ballen er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 7. februar 2013.

Spørgsmål nr. 14:

JR KR

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 5.3.2 fremgår det, at der i forbindelse med anløb af færgehavnen ved Kalundborg betales en havneafgift til Kalundborg Havn. Endvidere fremgår det, at denne havneafgift er opsplittet i en anlægsafgift og en driftsafgift. Tilbudsgiver ønsker i den forbindelse oplyst, om denne driftsafgift også dækker for benyttelse af eksempelvis billetsalgs- og ventesalsfaciliteter, betalingsanlæg, landgangsfaciliteter, hydraulikhus mv., da dette ikke eksplicit fremgår af det af Kalundborg Havn modtagne havneregulativ?"

Svar: Nedenfor gengives en liste (med grå bundfarve), udarbejdet af Danske Færger A/S, over de faciliteter på Kalundborg Havn, som ejes af Danske Færger A/S.

Anvendelse af faciliteterne antages at forudsætte en forudgående aftale med ejeren af faciliteterne. Såfremt en sådan aftale ikke kan indgås, forventes operatøren selv, for egen regning, at skulle forsyne havnearealet med de for trafikeringen nødvendige faciliteter.

Vedr. ejerforhold på Kalundborg Havn:

Nærværende liste afgives med forbehold for at den ikke er udtømmende, da der ikke har været en gennemgang ved inspektion på Kalundborg Havn, men rederiet mener, at have opremset de væsentligste havneanlæg og -faciliteter som rederiet ejer.

Bygninger:

Billetbygning/Ventesal	Ejes af Danske Færger A/S
Hydraulikhus	Ejes af Danske Færger A/S
Landgangstårn	Ejes af Danske Færger A/S
Overdækning drive-in	Ejes af Danske Færger A/S

Lejer, Klap og Fendere:

Broklappen + Hydraulik + styring mm.	Ejes af Danske Færger A/S
Bulb-garage inkl. anstødsfender	Ejes af Danske Færger A/S

Billettering:

Billetautomat for gående	Ejes af Danske Færger A/S
Billetautomat + Bizz anlæg for personbiler	Ejes af Danske Færger A/S
Billetautomat + Bizz anlæg for høje køretøjer	Ejes af Danske Færger A/S

Bomme:

Bomme ved drive-in for personbiler	Ejes af Danske Færger A/S
Bomme ved drive-in for høje køretøjer	Ejes af Danske Færger A/S
Bom ved havneudkørsel	Ejes af Danske Færger A/S

Diverse:

Sludge-arrangement	Ejes af Danske Færger A/S
Fortøjningsgalge mm.	Ejes af Danske Færger A/S
Diverse rederiskilte	Ejes af Danske Færger A/S
Diverse lysskilte	Ejes af Danske Færger A/S
Cykel bomme	Ejes af Danske Færger A/S
ISPS-udstyr + Porte	Ejes af Danske Færger A/S

Spørgsmål nr. 15:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 7.1 fremgår det, at der samlet for den forløbne måned skal indberettes antal tilmeldte på pendlerordningerne ved udgangen af den forløbne måned. Tilbudsgiver ønsker i den forbindelse oplyst, hvilke vilkår og kriterier der er, for at blive omfattet af pendlerordningerne og dermed få adgang til særdeles fordelagtige priser?"

Svar: Kriterierne fastlægges af operatøren, men skal godkendes af Transportministeriet.

Spørgsmål nr. 16:

JIR

"Såfremt den tilbudte tonnage skal ombygges for at opfylde Ydelsesspecifikationens krav. Vil det i den forbindelse være muligt at udsætte en ombygning til november 2014 (dvs. i lavsæsonen), af hensyn til en optimal trafikafvikling for Tilbudsgivere i deres nuværende kontraktuelle forpligtelser (dvs. i højsæsonen)?"

Svar: Ja, såfremt det ikke forhindrer kontraktens krav i at blive overholdt.

Spørgsmål nr. 17:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 1.2 fremgår at alle krav i Ydelsesspecifikationen skal opfyldes. I Tilbudsgrundlaget pkt. 4.1.1 (pkt. 2) henvises til Transportministeriets "ønsker" i Hovedkontrakt og Ydelsesspecifikation.

I det omfang der måtte være angivelser i Ydelsesspecifikationen, der ikke er minimumskrav, bedes Transportministeriet specificere disse."

Svar: Formuleringen "ønsker" ændres til "krav" jf. Rettelsesblad nr. 1, som er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 6. februar 2013.

Spørgsmål nr. 18:

"I forbindelse med anlæggelse af Ballen Færgehavn ønsker tilbudsgiver oplyst, hvordan Transportministeriet vil forholde sig til en udskydelse af driftsstart, såfremt Ballen Færgehavn ikke stilles til rådighed så betids, at Tilbudsgiver kan nå tonnagespecifikke tilpasninger inden driftsstart, det være sig eksempelvis fenderarrangement, bulb-garage, fortøjningsanlæg, såvel som etablering af klap, hydraulik, landgangsfaciliteter mv.?"

Svar: Transportministeriet forventer, at detailprojekteringen af havnen udføres i et samarbejde mellem Samsø Kommune og operatøren, og i øvrigt på en sådan måde, at krav til udstyr og indretning af havnen, som måtte være forårsaget af operatørens specifikke færge(r), omfattes af detailprojekteringen.

Spørgsmål nr. 19:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 3.4 fremgår det, at Tilbudsgiver skal opretholde besejlingen ved planmæssigt værftsophold ved at stille erstatningstonnage til rådighed. Skal der således i forbindelse med tilbudsafgivelse fremsendes dokumentation for, hvilken erstatningstonnage Tilbudsgiver stiller til rådighed for færgebetjeningen?"

Svar: Nej. Det skal derimod fremgå af de udkast til sejlplan for det kommende år, der forud for hvert år fremsendes til Transportministeriets godkendelse, om den/de tilbudte færge(r) skal undergå planlagt værftsophold, samt hvilken færge, der påtænkes indsat som erstatning. Såfremt Transportministeriet ikke finder erstatningstonnagen tilfredsstillende, kan Transportministeriet vælge ikke at godkende udkastet til sejlplan. Erstatningstonnagen skal som udgangspunkt muliggøre, at den forventede efterspørgsel kan løftes.

Spørgsmål nr. 20:

"Af tidsplanen for udbudsprocessen, jf. udbudsmaterialets Tilbudsgrundlag pkt. 3.1 og 3.2 fremgår det, at tilbuddet skal være modtaget hos Transportministeriet senest den 1. marts 2013, kl. 12:00. Set i lyset af at Samsø Kommune har udsat udbuddet af driften af færgeoverfarten Sælvig-Hou, kunne Transportministeriet da, for forventeligt at opnå flere tilbud, finde det hensigtsmæssigt ligeledes at udsætte udbuddet af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg til det er afklaret, hvilken Tilbudsgiver der vinder det førstnævnte udbud?"

Svar: Der henvises til Rettelsesblad nr. 2, som er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 19. februar 2013.

Spørgsmål nr. 21:

"Af Hovedkontraktens pkt. 3.5.1.3 fremgår det, at Transportministeriet i tilfælde af opsigelse af nærværende kontrakt kun dækker Tilbudsgivers omkostninger til nybygning af tonnage, såfremt Transportministeriet tilbydes at overtage den færdigbyggede færge til en pris, som dækker samtlige de dokumenterede udgifter, som operatøren har haft i forbindelse med byggeriet af færgen. Transportministeriet

JJR

skal dog ikke betale operatøren noget risikotillæg, vederlag for styring af byggeriet, tabt fortjeneste eller overhead i anledning af byggeriet.

a. *Hvilken hjemmel har Transportministeriet til at overtage den nybyggede tonnage uden samtidig at forestå driften af færgeoverfarten?*

Svar: Hvis Transportministeriet er tvunget til at opsige kontrakten i henhold til Hovedkontraktens pkt. 3.5.1, og den vindende tilbudsgiver har haft omkostninger til nybygning af et skib, er det reguleret i pkt. 3.5.1.3, at tilbudsgiveren skal have mulighed for at få sine omkostninger dækket. Transportministeriet dækker dog kun omkostningerne til det nye skib, hvis Transportministeriet samtidig har mulighed for at overtage skibet. Transportministeriet finder, at denne ordning er rimelig og varetager begge aftaleparters interesser. Bestemmelsen omhandler imidlertid ikke, hvad der videre skal ske med besejlingen af ruten Kalundborg-Samsø. Det understreges, at pkt. 3.5.1 alene finder anvendelse i den situation, at Samsø Kommune - uanset årsagen - beslutter alligevel ikke at anlægge færgehavnen ved Ballen, herunder standse/udskyde projektet undervejs i anlægsfasen. Hermed bortfalder en grundlæggende forudsætning for det gennemførte udbud.

b.Såfremt Transportministeriet ikke har den fornødne hjemmel opfordres Transportministeriet til at revidere Hovedkontraktens pkt. 3.5.1.3.

Svar: Transportministeriet finder ikke, at der eksisterer et hjemmelsproblem. Der er tale om, at Hovedkontrakten konkret fastlægger parternes retsstilling i den under svaret på spørgsmål a) angivne situation.

c.Hvad er baggrunden for, at Tilbudsgiver ikke erstattes for de omkostninger, der er medgået til styringen af byggeriet af færgen?

Svar: Transportministeriet vil ikke erstatte omkostninger, hvor beløbet alene er fastsat af tilbudsgiver.

d.Modtager Tilbudsgiver ingen erstatning for samtlige de dokumenterede udgifter, som operatøren har haft i forbindelse med byggeriet af færgen, herunder også til vederlag for styring af byggeriet, såfremt den nybyggede tonnage ikke tilbydes til Transportministeriet?"

JR

Svar: Der henvises til Hovedkontraktens pkt. 3.5.1.3.

Spørgsmål nr. 22:

"Tilbudsgiver har noteret sig, at anløbstaksterne for Ballen Færgehavn givet i det fremsendte Havnereglement og takstblad den 7. februar 2013 forudsætter et ikke fremlagt anlægsbudget og en ikke angivet forventet rente. Transportministeriet bedes bekræfte, at der vil ske en regulering for den forskel, der måtte vise sig at være, når de endelige anløbstakster bliver fastlagt, som følge af at det endelige anlægsregnskab gøres op og den endelige rente bliver fastlagt."

Svar: Det kan bekræftes. Der henvises i øvrigt til rettelsesblad nr. 2, som er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 19. februar 2013.

Spørgsmål nr. 23:

"Transportministeriet bedes ligeledes oplyse hvilken anlægssum for havnen og hvilken rente, der ligger til grund for beregningen af anløbstaksterne."

Svar: Transportministeriet kan oplyse, at operatøren alene bliver bundet af de havneafgifter, som fastsættes af Samsø Kommune. I forbindelse med tilbudsafgivelsen skal tilbudsgiver tage udgangspunkt i det havneregulativ, som er offentliggjort den 7. februar 2013.

Spørgsmål nr. 24:

"Af det fremsendte Havnereglement og takstblad den 7. februar 2013 fremgår det, at der skal betales en fast månedlig ruteafgift. Tilbudsgiver forudsætter, at den faste månedlige ruteafgift er uafhængig af hvilken tonnage, der måtte benytte havnen, eksempelvis ved indsættelse af erstatningstonnage ved planlagte værftsophold eller ved driftsstop eller andre uforudsete hændelser. Transportministeriet bedes bekræfte dette."

Svar: Det kan bekræftes. Der henvises i øvrigt til rettelsesblad nr. 2, som er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 19. februar 2013.

Spørgsmål nr. 25:

"Af det fremsendte Havnereglement og takstblad den 7. februar 2013 fremgår der en takst for hhv. fejning/støvsugning og slamsugning af brønde på hhv. DKK 1.200 og DKK 1.400 pr. time. I havnereglementets punkt 2 om vedligeholdelse af havnen, første afsnit, fremgår det, at Samsø Kommune står for den almindelige vedligeholdelse af havnen, såsom fejning, græsslåning, snerydning, grusning, tømning af brønde.

Transportministeriet bedes bekræfte, at de i takstbladet indsatte timebetalinger vedrørende fejning/støvsugning og slamsugning af brønde kun er at betragte som vejledende for Tilbudsgiver, såfremt Tilbudsgiver særskilt rekvirerer ekstra rengøring udover den, der er beskrevet i første afsnit af punkt 2."

Svar: Det kan bekræftes.

Spørgsmål nr. 26:

Med henvisning til Tilbudsgrundlag pkt. 1.2.4:
"Hvor sikkert er det at Transportministeriet vil stille betingelser til konkurrerende operatør, og hvilke er disse betingelser?"

Svar: Transportministeriet vil kunne stille betingelser til operatører, der på rent kommercielle vilkår vil udføre færgedrift mellem netop Kalundborg Havn og Færgehavnen ved Ballen i konkurrence med den operatør, der har indgået kontrakt med Transportministeriet herom. De betingelser, der kan fastsættes, fremgår af § 3 stk. 5 i Lov om færgefart, jf. lovbekendtgørelse nr. 915 af 27. august 2008.

Lovbekendtgørelsen kan ses via dette link:

https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=121290

Spørgsmål nr. 27:

Med henvisning til Tilbudsgrundlag pkt. 3.6:
"Hvilke saklige begrunnelser kan gi rett til annullering av anbudet?"

Svar: Transportministeriet kan vælge at annullere udbuddet f.eks. hvis der i udbuddet modtages tilbud, hvor Transportministeriet hverken skal betale tilskud eller betale for brændstof, jf. Tilbudsgrundlagets pkt. 1.2.3.

Transportministeriet kan vælge at annullere udbuddet f.eks. hvis der ikke kan opnår bevillingsmæssig godkendelse jf. Tilbudsgrundlagets pkt. 6.3.

Ovenstående liste er ikke nødvendigvis udtømmende.

Spørgsmål nr. 28:

Med henvisning til Tilbudsgrundlag pkt. 3.6:
"Er Transportministeriet kjent med bevilgningsmessige forhold som kan bidra til annullering av anbudet?"

Svar: Tilbudsprisen i det tilbud, der vinder udbuddet, kan f.eks. være så høj, at de bevilgende myndigheder kan afstå fra at bevilge midler til kontraktbetalingen.

Spørgsmål nr. 29:

Med henvisning til Tilbudsgrundlag pkt. 4.1.7:
"Det skal innleveres et budsjett med detaljer for bl.a. inntekt. Kan man få oversikt over dagens inntekt for nåværende operatør?"

Svar: Sådanne oplysninger vurderes at være oplysninger af forretningsmæssig karakter og ligger ikke til grund for udarbejdelsen af udbudsmaterialet. Det er imidlertid Transportministeriets vurdering, at udbudsmaterialet samt supplerende oplysninger hertil, som Transportministeriet har fremsendt til tilbudsgiverne kan danne et udmærket grundlag for beregning af indtægter.

Spørgsmål nr. 30:

Med henvisning til Hovedkontrakt pkt. 2.2:
"Er det under planlegging eller under diskusjon planer for transport/endringer som vil påvirke dette ferjesambandet?"

Svar: Det drøftes løbende i medierne, om der skal anlægges en fast forbindelse over Kattegat mellem Sjælland og Jylland, evt. via Samsø. En eventuel fast forbindelse er ikke besluttet og forventes ikke at åbne indenfor den periode, som den udbudte kontrakt omfatter.

Der foregår pt. drøftelser om en udvidelse af rute 23 mellem Holbæk og Kalundborg. En sådan udvidelse antages at ville kunne forkorte rejsetiden i bil mellem Holbæk og Kalundborg.

Der arbejdes pt. på en opgradering af jernbanestrækningen mellem Roskilde og Holbæk, bl.a. ved anlæg af dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød. Opgraderingen forventes at ville kunne forkorte rejsetiden i tog mellem Roskilde og Holbæk og at ville kunne forøge tog-frekvensen.

Spørgsmål nr. 31:

Med henvisning til Hovedkontrakt pkt. 3.3:
"Ved forsinkelse ny fergehavn i Ballen kan TMN bestemme at Kolby Kås skal benyttes en periode. Denne fergehavnen har begrenset dyptgående slik at planlagt fartøy kanskje ikke kan benyttes. Hva vil skje i et slikt tilfelle?"

Svar: Havnen ved Kolby Kås vil som udgangspunkt ikke skulle benyttes af den operatør, der vinder den udbudte kontrakt.

Der henvises til Hovedkontraktens pkt. 3.3.1, 3.3.1.1 og 3.3.1.2:

Kan operatørens færge(r) anløbe Havnen ved Kolby Kås, vil Transportministeriet kunne stille krav om, at anløb af Samsø i en periode skal ske til Havnen ved Kolby Kås i tilfælde af, at anlæggelsen af Færgehavnen ved Ballen er forsinket, og at havnen derfor ikke kan anløbes fra driftsstart. Kan operatørens færge(r) i den nævnte situation ikke anløbe Havnen ved Kolby Kås, kan

JR

Transportministeriet stille krav om, at operatøren skal forsøge at chartre en færge, der kan anløbe Havnen ved Kolby Kås. Er dette heller ikke muligt, kan Transportministeriet udskyde driftsstart.

Spørgsmål nr. 32:

Med henvisning til Hovedkontrakt pkt. 3.5:
"TMN kan opsige kontrakten med begrenset refusjon av kostnader til operatør. Hvorfor er det en begrensning på ombyggingskostnader på bare 4 mio. DKK?"

Svar: Transportministeriet finder grænsen på 4 mio. kroner rimelig. Transportministeriet skal endvidere bemærke, at operatøren står tilbage med en færge, som potentielt også har en større gensalgsværdi.

Spørgsmål nr. 33:

Med henvisning til Ydelsesspecifikation pkt. 1.2:
" Er det andre landaktiviteter som påligger operatør, utover billetsalg?"

Svar: Jf. Bilag 2, Ydelsesspecifikationen, pkt. 2.5.4 er operatøren desuden forpligtet til at udføre samtlige med driften forbundne landfunktioner, herunder billetudstedelse. Operatøren er forpligtet til at sikre ombord- og ilandkørsel af transporterede motorkøretøjer mv. samt ombord- og ilandstigning af passagerer. Listen er ikke nødvendigvis udtømmende.

Spørgsmål nr. 34:

Med henvisning til Ydelsesspecifikation pkt. 2.1:
" Når det under Besejling brukes "daglig" menes det alle ukedager med eks samme avgangstidspunkt?"

Svar: Med "daglig" menes hver dag, alle ugedage og hele året. Afgangstidspunkter kan variere under hensyntagen til udbudsmaterialets krav i øvrigt.

Spørgsmål nr. 35:

Med henvisning til Ydelsesspecifikation pkt. 3.2:
" I hvilken grad kan en koordinere seilplan med øvrige kollektiv trafikk, som alle har egne regler for ruter og godkjennelse?"

Svar: Transportministeriet forudsætter, at koordineringen foregår i videst muligt omfang og med henblik på at gøre overgangstider mellem de forskellige transportformer så smidig som muligt. Togbetjeningen til og fra Kalundborg udføres af DSB, busbetjeningen til og fra Kalundborg af MOVIA og den lokale kollektive trafikbetjening på Samsø af Midttrafik.

Spørgsmål nr. 36:

Med henvisning til Ydelsesspecifikation pkt. 6.1:
" Hvilke forpliktelser fremkommer i kontrakt av 11.juni 2007, for samarbeid med dagens operatør?"

Svar: Bestemmelserne i den nugældende kontrakt vedr. den nuværende operatørs samarbejde med den næste operatør fremgår af den nugældende kontrakt, Hovedkontrakten, pkt. 3.4.

Spørgsmål nr. 37:

Med henvisning til Ydelsesspecifikation:
" Hvilket fartsområde kreves av fergen?"

Svar: Tilbudsgiver opfordres til at rette henvendelse til Søfartsstyrelsen herom.

Spørgsmål nr. 38:

Med henvisning til Ydelsesspecifikation:
" Hva er krav til Pbe (personbilenheter) i lengde, bredde og klaringer til andre biler"

Svar: Kapacitetskrav fremgår af Bilag 2, Ydelsesspecifikationen, pkt. 2.2. Vedr. stuvningsregler kan bl.a. henvises til Bekendtgørelse nr. 1015 af 1. november 2011, som kan ses i følgende link:

https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=139043

Spørgsmål nr. 39:

I henhold til ydelsesspecifikation pkt. 2.1. – driftsomfang og overfartstid:

"Første daglige afgangstidspunkt på afgange fra Samsø må ikke være senere end kl. 07:00"

"Vil det være muligt at rykke første afgang på hverdage fra Samsø til kl. 08:00?

Svar: Nej. Der henvises dog til rettelsesblad nr. 2, som er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 19. februar 2013.

Vil det være muligt at rykke første afgang i weekenden fra Samsø til kl. 09:00?"

Svar: Nej

Spørgsmål nr. 40:

I henhold til ydelsesspecifikation 3.5. – driftsstop

"Kan kravet om erstatningsfærge fraviges?"

Svar: Nej

Spørgsmål nr. 41:

I henhold til bilag 7 – udkast til anfordringsgaranti:

"Er det muligt at ændre anfordringsgarantien til en forsikring, således det vindende rederi kan tegne forsikring, som erstatning for denne garanti?"

Svar: Der henvises til rettelsesblad nr. 2, som er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 19. februar 2013.

Spørgsmål nr. 42:

I henhold til ydelsesspecifikation pkt. 5.2. – Havneombygninger og –tilpasninger:

"Vil det være muligt at Ballen Havn betaler faste installationer og det vindende rederi afholder udgiften til de bevægelige dele?"

Svar: Som udgangspunkt bør tilbudsgiver forholde sig til, at havneejerne bærer det økonomiske ansvarlige for alle faste, blivende installationer på havnene, mens operatøren bærer det økonomiske ansvar for de installationer, der er knyttet til den/de af operatøren anvendte færge(r).

Spørgsmål nr. 43:

I henhold til tilbudsgrundlag pkt. 3.1. - tidsplan:

"Er det muligt at forlænge afleveringsfristen med 3 uger?

Er det muligt at forlænge spørgefristen med 3 uger?"

Svar: Der henvises til rettelsesblad nr. 2, som er fremsendt til tilbudsgiverne ved e-mail af 19. februar 2013.

Spørgsmål nr. 44:

Med henvisning til Tilbudsgrundlag pkt. 4.2:
"Ber om å få oversendt øvrige data som Transportministeriet har for dette anbudet."

Svar: Supplerende oplysninger, herunder datagrundlag, er vedlagt udbudsmaterialet. Yderligere supplerende oplysninger er fremsendt løbende til tilbudsgiverne.

Transportministeriet

NOTAT

Dato 13. marts 2013
J. nr. 2012 – 2864

Udbud af ruten Kalundborg-Samsø – svar på yderligere spørgsmål

Spørgsmål nr. 45:

"I forbindelse med anlæggelse af Ballen Færgehavn ønsker tilbudsgiver oplyst, hvornår det kan forventes, at havnen stilles til rådighed for den vindende operatør for de tilpasninger, der skal til for den tilbudte tonnage, inden sejladsen kan påbegyndes, det være sig eksempelvis fenderarrangement, bulb-garage, fortøjningsanlæg, såvel som etablering af klap, hydraulik, landgangsfaciliteter mv.?"

Svar: Tilbudsgiveren opfordres til inden tilbudsafgivelsen at aftale konkret med Samsø Kommune hvilke yderligere færgespecifikke installationer, som kommunen skal anlægge i tilfælde af, at tilbudsgiveren vinder udbuddet. Derved vil færgespecifikke tilpasninger kunne indarbejdes i selve havneanlægsprojektet, således at kommunens entreprenør anlægger havnen inkl. den nødvendige tilpasning for rettidig opstart den 1. oktober 2014.

Spørgsmål nr. 46:

"Af Ydelsesspecifikationens pkt. 2.4 fremgår det, at såfremt der indsættes skibe godkendt til at medføre mere end 500 passagerer, skal såvel skib som operatør 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. Tilbudsgiver skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at tilsvarende er gældende, såfremt der indsættes skibe godkendt til at medføre mere end 100 passagerer i rutefart, når den internationale transitrute "Rute T" krydses, hvilket er tilfældet for overfarten Samsø-Kalundborg.

JJR

46 a. Af samme pkt. fremgår det, at Tilbudsgiver er ansvarlig for alle udgifter i forbindelse med efterlevelse af ovennævnte forordning, samt etablering og drift af havnens sikringssystemer. Har Transportministeriet i den forbindelse foranlediget, at ISPS-ansvaret for hhv. Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn er delegeret til den vindende operatør?

Svar: Nej, ISPS-ansvaret påhviler som udgangspunkt havneejeren. Operatøren og havneejeren kan dog indbyrdes aftale, at operatøren påtager sig byggeriet af visse installationer i havnen. Der henvises endvidere til rettelsesblad 3 udsendt den 12. marts 2013.

46 b. Hvilke sikkerheds- og sårbarhedsvurderinger fra Kystdirektoratet for hhv. Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn skal Tilbudsgiver ligge til grund for et estimat af de samlede omkostninger til etablering og drift af ISPS i havnene, da Tilbudsgiver ikke er berettiget til at rekvirere disse vurderinger, idet Tilbudsgiver ikke er havneejer?"

Svar: Der henvises til svaret på spørgsmål 46 a.

Spørgsmål nr. 47:

"Tilbudsgiver har følgende spørgsmål til havnedesignet for Ballen Havn efter at have gennemgået de til udbudsmaterialet vedlagte tegninger med rådgivende ingeniørfirma med speciale i havnekonstruktion mv.:

a) *Hvilke skibsdimensioner er anvendt ved fastlæggelsen af havnens design – givet ved dette skibs længde (L.O.A.), bredde, dybgang og deplacement?*

   Svar: For skibsdimensioner anvendt i designet henvises til notat fra Trafikstyrelsen af 10. maj 2012, journal 5020201-00007 (vedlagt).

b) *Er det korrekt opfattet, at vanddybden i havnebassin og sejlrende er -7,5 meter og afstanden fra molehoveder til bund af færgelejet er ca. 190 meter?*

   Svar: For foreløbige havnedimensioner henvises til tegning nr. 110c for Ballen Færgehavn (fremsendt til tilbudsgiverne den 6. februar 2013).

c) *Er afstanden mellem molehovederne i overensstemmelse med designmæssige retningslinjer herfor?"*

Svar: Besejling af havnen samt besejlingssikkerhed undersøges ved besejlingssimulering.

Det bemærkes generelt, at alle spørgsmål vedr. den nye færgehavn ved Ballen er besvaret i henhold til det foreløbige design af havnen. Havnens endelige design vil blive udarbejdet så snart det er fastlagt, hvilken/hvilke færge(r), der skal anløbe havnen. Det understreges, at Samsø Kommune er bygherre på havnen og har det endelige ansvar og den endelige kompetence til at beslutte, hvordan havnen skal anlægges. Transportministeriet må derfor tage forbehold for de svar, som Transportministeriet afgiver vedr. byggeriet af færgehavnen ved Ballen, idet havnens endelige design først besluttes af Samsø Kommune efter, at udbuddet af færgetrafikken er gennemført. Alle interesserede tilbudsgivere opfordres derfor til inden tilbudsafvigelsen konkret at aftale med Samsø Kommune, hvorledes anlægsarbejderne fordeles mellem kommunen og tilbudsgiveren herunder, hvem der indestår for de økonomiske forpligtelser, der følger af de færgespecifikke installationer. Endelig er Transportministeriet opmærksom på, at den detaljerede plan, som skal afleveres, jf. Tilbudsgrundlaget pkt. 4.1.7. in fine, vil skulle udarbejdes på baggrund af det havnedesign, som er kendt på tidspunktet for afgivelse af tilbud. Det forventes ikke, at den færdiganlagte færgehavn ved Ballen er helt identisk med den af tilbudsgiveren fremsendte plan for havnen. Det understreges dog, at den fremsendte plan skal være vedlagt en erklæring fra Samsø Kommune, og at et lignende krav gælder f.s.v.a. evt. havneombygninger i Kalundborg Havn.

Spørgsmål nr. 48:

"Tilbudsgiver har følgende spørgsmål til havneudrustningen i Ballen Havn efter at have gennemgået de til udbudsmaterialet vedlagte tegninger med rådgivende ingeniørfirma med speciale i havnekonstruktion mv.:

tes
JR

a) *Er færgelejet forsynet med en fast skrå rampe eller en klapgrav for Tilbudsgivers montage af en broklap?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at færgelejet som udgangspunkt bliver forsynet med fast skrå rampe.

b) *Er færgelejet forsynet med affendring i form af hhv. anstødsaffendering, anslags- og sideaffendring? Hvis ikke bedes det oplyst om Tilbudsgiver ligeledes skal tage højde for fundamenter bag kajkanten som en nødvendighed for affendring i sit tilbud?*

Svar: Tilbudsgiveren opfordres til inden tilbudsafgivelsen at aftale konkret med Samsø Kommune hvilke færgespecifikke installationer, som henholdsvis tilbudsgiveren og kommunen anlægger i tilfælde af, at tilbudsgiveren vinder udbuddet.

c) *Hvilken kraft kan kajen optage i forbindelse med anstød af færge?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at kajen p.t. forventes at blive opbygget som traditionel forankret stålspuns med ankerniveau i ca. +0,5 og bagfyldt med sand ($\varphi pl,k = 33°$) . Det endelige design vil blive udarbejdet i henhold til den tilbudte færge.

d) *Er færgelejet forsynet med pullerter for hhv. driftsfortøjning og natfortøjning? Er færgelejet endvidere forsynet med stormpullerter, og i givet fald hvor er disse da placeret, samt hvilken kraft kan de modtage/modstå?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at lejet som udgangspunkt vil være forsynet med 2 stormpullerter, hvis størrelse og placering aftales mellem kommunen og operatøren. Tilbudsgiveren opfordres til inden tilbudsafgivelsen at aftale konkret med Samsø Kommune hvilke yderligere færgespecifikke fortøjningsanlæg, som kommunen skal anlægge i tilfælde af, at tilbudsgiveren vinder udbuddet.

e) *Er havnen forsynet med navigationsbelysning herunder tågelys samt fender- og molehovedbelysning?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at havnen forsynes med molefyr og belysning af moler samt ledefyr. Derudover anbefales det, at der ombord på færgen installeres et GPS docking system.

f) Er havnens molehoveder forsynet med affendring og har molehovederne en sådan topkote, at disse er over fenderbæltet på den i havneprojektet dimensionerede færge i højvandssituationer?

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at kronekoten er +3,0. Tilbudsgiveren opfordres til inden tilbudsafgivelsen at aftale konkret med Samsø Kommune hvilke færgespecifikke fendere, som kommunen anlægger i tilfælde af, at tilbudsgiveren vinder udbuddet.

g) Omfatter den havneudrustning, som Samsø Kommune vil stille til rådighed, udførelse af fundamenter og forsyningsledninger for Tilbudsgivers egen udrustning?"

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at stiger og kajbelysning etableres og forsyningsledninger fremføres efter anvisning fra operatøren. Tilbudsgiveren opfordres til inden tilbudsafgivelsen at aftale konkret med Samsø Kommune hvilke fundamenter, som kommunen anlægger i tilfælde af, at tilbudsgiveren vinder udbuddet.

Det bemærkes generelt, at havnens endelige design vil blive udarbejdet så snart det er fastlagt, hvilken/hvilke færge(r), der skal anløbe havnen, jf. nærmere den generelle bemærkning under svaret på spørgsmål 47.

Spørgsmål nr. 49:
"Tilbudsgiver har følgende spørgsmål til havneombygningen i Ballen Havn efter at have gennemgået de til udbudsmaterialet vedlagte tegninger med rådgivende ingeniørfirma med speciale i havnekonstruktion mv.:

a) Hvornår forventer Transportministeriet at kunne fremlægge detailprojekt for den havn, der stilles til rådighed for Tilbudsgiver?

JIR

b) *Hvornår forventer Transportministeriet, at Tilbudsgiver vil kunne påbegynde evt. ændringer af havne- og landanlæg?*

c) *Er det korrekt opfattet, at Samsø Kommune forestår udførelse af nødvendig bundsikring i lejet, samt efterfølgende forestår den løbende oprensning for fastholdelse af design-vanddybden?"*

Svar:

a) **Transportministeriet forventer, at Samsø Kommune i løbet af efteråret 2013 vil kunne fremlægge et endeligt layout for den operatør, der har vundet kontrakten.**

b) **Samsø Kommune har oplyst, at operatøren vil blive involveret i anlægget af havnen, sådan at der fra ibrugtagningen vil kunne være foretaget tilpasninger i forhold til den færge, som operatøren vil anvende. Der henvises endvidere til besvarelsen af spørgsmål 45.**

c) **Samsø Kommune har oplyst, at dette er korrekt opfattet.**

Spørgsmål nr. 50:

"Tilbudsgiver har følgende spørgsmål til land- og opmarcharealerne ved Ballen Havn efter at have gennemgået de til udbudsmaterialet vedlagte tegninger med rådgivende ingeniørfirma med speciale i havnekonstruktion mv.:

a) *Er landarealer, herunder havnekajer udført med belægning, afvanding og belysning?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at dette er tilfældet.

b) *Omfatter den havn, der stilles til rådighed for Tilbudsgiver de nødvendige fundamenter for billetteringsanlæg/drive-in (dvs. portaler, billetteringsautomater mv.), herunder brønde til kabeltræk til billetteringsanlæg/drive-in?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at dette er tilfældet.

JJR

c) *Udføres opmarcharealet med opstribning af baner, og hvor mange længdemeter stilles der i den forbindelse til rådighed for Tilbudsgiver i henholdsvis brede baner til lastbiler og smalle baner til personbiler?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at dette er tilfældet. Banemeter er fastsat iht. krav fra Trafikstyrelsens notat af 10. maj 2012 (vedlagt). Pt. er der skitseret 3 baner á 53 m til tunge køretøjer og 14 baner á 53 m til personbiler.

d) *Projekterer og udfører Samsø Kommune skiltningen på havnen?"*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at dette er tilfældet.

Spørgsmål nr. 51:
"Tilbudsgiver har følgende spørgsmål til bygningerne ved Ballen Havn efter at have gennemgået de til udbudsmaterialet vedlagte tegninger med rådgivende ingeniørfirma med speciale i havnekonstruktion mv.:

a) *Tilbudsgiver ønsker oplyst, hvilke servicebygninger og -faciliteter såsom ventesal, toiletter, kontorfaciliteter, billetteringsanlæg/drive-in som Samsø Kommune vil stille til rådighed?*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at der etableres 80 kvm ventesal med 4 toiletter og 40 kvm overdækket passagerly. Etablering af overdækket billetteringsområde ved opmarchplads ekskl. automat.

b) *Tilbudsgiver ønsker ligeledes bekræftet, at omkostningerne til drift og vedligehold af de servicebygninger og -faciliteter, der stilles til rådighed, afholdes af havneejer?"*

Svar: Samsø Kommune har oplyst, at Samsø Kommune opfører, driver og vedligeholder de i spørgsmål 51 a beskrevne faciliteter.

Spørgsmål nr. 52:

JJR

"Tilbudsgiver har følgende spørgsmål til myndighedsgodkendelser og projektering fsva. Ballen Havn efter at have gennemgået de til udbudsmaterialet vedlagte tegninger med rådgivende ingeniørfirma med speciale i havnekonstruktion mv.:

a) *Hvilke myndighedsgodkendelser skal Tilbudsgiver indhente? Tilbudsgiver forudsætter her, at projektet er VVM-godkendt samt godkendt af Kystdirektoratet og af Samsø Kommune.*

b) *Hvilke konstruktionselementer forudsætter Samsø Kommune, at Tilbudsgiver selv skal forestå projektering og udførelsen af?"*

Svar:

a) Tilbudsgiveren forventes ikke at skulle indhente myndighedsgodkendelser vedr. Færgehavnen ved Ballen ud over de godkendelser, der måtte være knyttet til tilbudsgiverens færge eller til udstyr på havnen, der installeres af operatøren.

b) Samsø Kommune har oplyst, at konstruktionselementerne og deres fundamenter kan indarbejdes i havneentreprisen der udbydes som totalentreprise. Tilbudsgiveren opfordres til inden tilbudsafgivelsen at aftale konkret med Samsø Kommune hvilke færgespecifikke konstruktioner, som kommunen anlægger i tilfælde af, at tilbudsgiveren vinder udbuddet. Hvis dette ikke aftales nærmere, forventer Samsø Kommune, at operatøren selv forestår konstruktionen af følgende installationer:

- **Affendring inkl. fundamenter**
- **Fortøjning inkl. fundamenter**
- **Landgang inkl. fundamenter**
- **Bunkerplatform inkl. fundamenter**
- **Evt. klaparrangement inkl. alt.**

Spørgsmål nr. 53:

JJR

Med henvisning til Hovedkontrakt pkt. 3.3.2:
"Vil TMN dekke alle kostnader ved udskydelse av driftsstart (lønn, kapital osv)? Eventuelt, hva dekkes ikke?"

Svar: Den situation, som Hovedkontraktens pkt. 3.3.2. skal regulere er følgende:

Hvis Transportministeriet vælger at udskyde driftsstarten, idet anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og operatøren ikke kan anløbe havnen til driftsstart, godtgør Transportministeriet operatøren for alle dokumenterede meromkostninger, som operatøren måtte have til finansiering af færge i den periode, som driftsstart udskydes. Det forudsættes, at meromkostningen kan dokumenteres, jf. Hovedkontraktens pkt. 3.3.2.1.

For så vidt angår øvrige omkostninger (løn, havneafgifter, etc.) ved udskudt driftsstart, godtgøres de med et fast beløb afhængigt af, hvornår Transportministeriet meddeler operatøren, at driftsstart udskydes, jf. Hovedkontraktens pkt. 3.3.2.2.

Hvis Transportministeriet meddeler operatøren senest den 30. juni 2014, at driftsstart bliver udskudt, godtgør Transportministeriet operatøren med et beløb på DKK 5.000,- pr. kalenderdag i den periode, som Transportministeriet har meddelt, at driftsstart udskydes. Godtgørelsen dækker bl.a. havneafgift, færgelejeafgift og vedligehold af færge.

Transportministeriet kan 3 måneder inden en udskudt driftsstart varsle, at den periode, som driftsstarten er udskudt, forlænges. Transportministeriet godtgør operatøren med et beløb på DKK 5.000,- pr. kalenderdag i den periode, som Transportministeriet med 3 måneders varsel har meddelt, at udskydelsen af driftsstart forlænges.

Hvis Transportministeriet med under 3 måneders varsel forlænger den periode, som ministeriet har meddelt, at driftsstart er udskudt, godtgør ministeriet operatøren med et beløb på DKK 40.000,- pr. kalenderdag fra den dag, som Transportministeriet oprindelig havde meddelt, at driftsstarten var udskudt til.

Hvis Transportministeriet meddeler operatøren den 1. juli 2014 eller senere, at driftsstart bliver udskudt, godtgør Transportministeriet operatøren med et beløb på DKK 40.000,- pr. kalenderdag i den periode, som udskydelsen varer. Godtgørelsen dækker bl.a. havneafgift, færgelejeafgift, vedligehold af færge samt lønomkostninger.

Spørgsmål nr. 54:

Med henvisning til Hovedkontrakt pkt. 4.4:
"Bruk av avgifter som miljøpolitisk virkemiddel brukes ofte, og det kan tenkes også for skips og ferjedrift. Når det slås fast at driftstilskuddet ikke vil bli regulert ved økninger av miljøavgifter som utgangspunkt, betyr det at det er et diskusjonsgrunnlag i hvert tilfelle?"

Svar: Vurderingen af, om en afgift har haft til hensigt at have en adfærdsregulerende effekt, må i hvert tilfælde bero på en konkret vurdering af den hjemmel, som ligger til grund for afgiftsopkrævningen.

Hvis ændringen af en gældende dansk afgift <u>ikke</u> har haft til hensigt at have en adfærdsregulerende effekt, f.eks. hvis en afgift alene har til hensigt at dække en indtægtsfinansieret statslig aktivitet, vil tilskuddet således blive reguleret. Tilskuddet reguleres alene med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt af afgiftsændringen. Hvis fx en afgift stiger med 1 kroner pr. passager, og operatøren har 400.000 passagerer pr. år, vil tilskuddet stige med 400.000,- kr. pr. år.

Hvis ændringen af en gældende dansk afgift derimod <u>har</u> haft til hensigt at have en adfærdsregulerende effekt, vil tilskuddet ikke blive reguleret.

JJC

Transportministeriet

NOTAT

Dato 12. marts 2013
J. nr. 2012 – 2864

Udbud af ruten Kalundborg-Samsø – svar på yderligere spørgsmål

Spørgsmål nr. 55:

"Er det muligt at ændre overfartstiden på mellem- og højkapacitetsdage fra 75 minutter til 80 minutter?"

Svar: Transportministeriet vurderer, at den bedste sammenhæng mellem udbud, efterspørgsel og overfartstid sikres ved en overfartstid på 75 minutter på mellem- og højkapacitetsdage. Det er derfor ikke muligt at fravige dette krav.

Spørgsmål 56:

"Idet Transportministeriet i sit svar på spørgsmål 18 ikke ses at have svaret på, hvordan Transportministeriet vil forholde sig til en udskydelse af driftsstart såfremt Ballen Færgehavn ikke stilles til rådighed af Samsø Kommune betids nok til den forventede driftsstart, tillader Tilbudsgiver at genfremsætte denne del spørgsmålet."

Svar: Af Hovedkontraktens pkt. 3.3.2. fremgår:

"Hvis anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og operatøren ikke kan anløbe havnen til driftsstart, kan Transportministeriet beslutte at udskyde driftsstart.

Transportministeriet giver operatøren skriftlig og begrundet meddelelse herom, og Transportministeriet vil bestræbe sig på at give et varsel så betids, at operatøren i en periode kan disponere til anden side. Transportministeriet forventer at kunne give et varsel til operatøren cirka 6 måneder før driftsstart, men det kan ikke udelukkes, at varslet bliver kortere.

Udskydelse af driftsstart parallelforskyder kontraktens udløb tilsvarende, jf. pkt. 3.5. Hvis for eksempel driftsstarten udskydes 4 måneder, udskydes kontraktens ophørstidspunkt tilsvarende. Tilsvarende parallelforskydes betalingerne, jf. også næste afsnit.

Operatøren modtager ikke tilskud i udskydelsesperioden, men Transportministeriet godtgør operatørens omkostninger (nettoomkostninger) direkte relateret til Transportministeriets beslutning om at udskyde driftsstart, jf. afsnit 3.3.2.1 og 3.3.2.2. Operatøren kan ikke gøre andre krav uanset art gældende overfor Transportministeriet, herunder indirekte tab, som måtte følge af den udskudte driftsstart. Der skal i den forbindelse tages højde for, at længden af driftsperioden er uændret.

Straks færgehavnen ved Ballen er klar til anløb, påbegynder operatøren anløb der.

3.3.2.1 Godtgørelse af omkostninger til anskaffelse af færge ved udskudt driftsstart

Hvis anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og Transportministeriet udskyder driftsstart, godtgør Transportministeriet operatøren for de dokumenterede meromkostninger, som operatøren måtte have til finansiering af færge i den periode, som driftsstart udskydes.

3.3.2.2 Godtgørelse af andre udgifter ved udskudt driftsstart

Hvis anlægget af færgehavnen ved Ballen er forsinket, og Transportministeriet udskyder driftsstart, godtgør Transportministeriet operatøren for andre udgifter i henhold til følgende model:

Hvis Transportministeriet meddeler operatøren senest den 30. juni 2014, at driftsstart bliver udskudt, godtgør Transportministeriet operatøren med et beløb på DKK 5.000,- pr. kalenderdag i den periode, som Transportministeriet har meddelt, at driftsstart udskydes. Godtgørelsen dækker bl.a. havneafgift, færgelejeafgift og vedligehold af færge.

Transportministeriet kan 3 måneder inden en udskudt driftsstart varsle, at den periode, som driftsstarten er udskudt, forlænges. Transportministeriet godtgør operatøren med et beløb på DKK 5.000,- pr. kalenderdag i den periode, som Transportministeriet med 3 måneders varsel har meddelt, at udskydelsen af driftsstart forlænges.

Hvis Transportministeriet med under 3 måneders varsel forlænger den periode, som ministeriet har meddelt, at driftsstart er udskudt, godtgør ministeriet operatøren med et beløb på DKK 40.000,- pr. kalenderdag fra den dag, som Transportministeriet oprindelig havde meddelt, at driftsstarten var udskudt til.

Hvis Transportministeriet meddeler operatøren den 1. juli 2014 eller senere, at driftsstart bliver udskudt, godtgør Transportministeriet operatøren med et beløb på DKK 40.000,- pr. kalenderdag i den periode, som udskydelsen varer.

Godtgørelsen dækker bl.a. havneafgift, færgelejeafgift, vedligehold af færge samt lønomkostninger.

De ovenfor nævnte godtgørelser kan af operatøren ikke tillægges moms eller anden afgift."

Det er Transportministeriets vurdering, at denne bestemmelse tager endelig stilling til spørgsmålet om udskudt driftsstart.

Spørgsmål 57:

"Med henvisning til Transportministeriets svar på spørgsmål 18 og for at undgå at en omkostning, der muligvis er omfattet af havneafgifterne i Ballen Havn, indregnes i tilbuddet som en havnerelateret omkostning for operatøren, udbeder Tilbudsgiver sig følgende oplysninger, idet Tilbudsgiver lægger til grund, at Transportministeriet som ordregivende myndighed om nødvendigt indhenter de fornødne oplysninger fra havneejeren:

a) Hvilke færgespecifikke tilpasninger bliver omfattet af detailprojekteringen af havnen?

b) Skal sådanne detailprojekterede investeringer foretages for havnens eller operatørens regning?

c) Hvem får ejendomsretten og vedligeholdelsespligten af sådanne detailprojekterede investeringer?"

Svar: Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 47.

Spørgsmål 58:

"For det tilfælde at operatøren i overensstemmelse med de udbudte krav til sejlplanen også ønsker at sejle mellem Ballen og Aarhus med samme tonnage som på den udbudte færgeoverfart, bedes Transportministeriet oplyse i hvilket omfang operatøren kan indregne omkostninger til færgerelaterede havneanlæg og anvendt materiel i sit tilbud på den udbudte færgeoverfart, Ballen-Kalundborg uden at dette vil blive anset for ulovlig krydssubsidiering til den kommercielle overfart Ballen-Aarhus?"

Svar: Det er Transportministeriets vurdering, at udbudsinstrumentet sikrer, at Transportministeriet erhverver den udbudte ydelse til markedspris. Hvorledes tilbudsgiveren ellers ønsker at tilrettelægge sin forretning er Transportministeriet uvedkommende. Det bemærkes, at flere operatører på markedet ud over offentligt udbudte kontrakter ligeledes driver kommerciel skibsfart.

JJR

Spørgsmål 59:

"For det tilfælde at operatøren i overensstemmelse med de udbudte krav til sejlplanen også ønsker at sejle mellem Ballen og Aarhus med samme tonnage som på den udbudte færgeoverfart, bedes Transportministeriet:

a) oplyse om Transportministeriet i medfør af Lov om Færgefart forventes at ville stille krav til operatøren for sejladsen Ballen-Aarhus, samt i bekræftende fald

b) at redegøre for sådanne krav, herunder om der vil blive stillet krav til sejlplaner og sejlads i lav- og højsæson for overfarten Ballen-Aarhus."

Svar: I henhold til § 3 i lov om færgefart kan Transportministeriet eller en kommune stille krav til eller forbyde færgedrift på ruter, hvor der allerede foregår samfundsbegrundet færgedrift. På nuværende tidspunkt foregår der ikke samfundsbegrundet færgedrift på ruten mellem Ballen og Århus. Transportministeriet har derfor ikke hjemmel til at forbyde eller stille krav til en sådan kommerciel drift. Det bemærkes, at ruten mellem Sælvig og Hou uagtet, at den forbinder Samsø med Jylland, anvender to forskellige anløbshavne, hvorfor der ikke er tale om den samme rute som Ballen-Århus.

Spørgsmål 60:

"Med henvisning til Transportministeriets svar den 28. februar 2013 på spørgsmål nr. 33, ønsker Tilbudsgiver oplyst, hvem der har ansvaret for at yde assistance til bevægelseshæmmede og handicappede, jf. EU-forordning nr. 1177 af den 24. november 2010, der trådte i kraft den 18. december 2012? Er det havneejer, der står for dette, og hvem skal installere den nødvendige handicapelevator på havnen?"

Svar: Det er Transportministeriets vurdering, at operatøren vil være "*transportør*" i forordningens forstand og har de forpligtelser, som følger heraf, jf. forordningens art. 3, stk. 1, lit. d. Færgehavnen ved Ballen og Kalundborg Havn vil være "*terminaloperatører*" i forordningens forstand og har de forpligtelser, som følger heraf, jf. art. 3, stk. 1, lit. s. Det bemærkes i den sammenhæng, at forordningens bestemmelser er ufravigelige, jf. forordningens art. 6.

Spørgsmål: 61:

"Der henvises til Transportministeriets svar den 28. februar 2013 på spørgsmål nr. 11, hvor Transportministeriet understreger, at der findes en

kes
JK

lignende bestemmelse [fsva. indgåelsen af en loyalitetsaftale] i udbudsmaterialet for ruten Sælvig-Hou. I forbindelse med at Samsø Kommune den 19. februar 2013 annullerede udbuddet af driften af færgeoverfarten Sælvig-Hou, ønsker Tilbudsgiver oplyst, hvilken forpligtelse der er for operatøren af ruten Sælvig-Hou i forhold til at indgå den i udbudsmaterialets Ydelsesspecifikation nævnte loyalitetsforpligtelse (jf. pkt. 3.6)?"

Svar: Transportministeriet og Samsø Kommune har aftalt, at det kommende kommunale rederi, som forventes at skulle besejle ruten mellem Sælvig og Hou, underlægges en loyalitetspligt, som er identisk med den, som fremgik af udbudsmaterialet, herunder en pligt til at indgå en aftale med operatøren af Kalundborg-Samsø.

Spørgsmål 62:

"Der henvises til Transportministeriets svar den 28. februar 2013 på spørgsmål nr. 9, hvor Transportministeriet i sidste afsnit af svaret endeligt understreger, at loyalitetsaftalen først skal indgås, når det er fastlagt, hvilke operatører der skal udføre trafikeringen på de to ruter. Skal det opfattes således, at der kan være tilfælde, hvor den vindende operator ikke skal indgå loyalitetsforpligtelsen? I bekræftende fald bedes sådanne tilfælde beskrevet."

Svar: Nej. Svaret skal alene forstås således, at aftalen først skal indgås, når de relevante aftaleparter er identificeret.

Spørgsmål 63:

"Med henvisning til Transportministeriets svar den 28. februar 2013 på spørgsmål nr. 5, hvoraf det fremgår, at Tilbudsgiver bør foretage en konkret risikovurdering af alle de risici, som er forbundet med færgedrift og på baggrund heraf kapitaliserer de relevante risici og lade dem indgå i tilbuddet.

a) Er Transportministeriet enig i, at det vil medføre en fordyrelse af Tilbudsgivers tilbud, at skulle kapitalisere risikoen for bl.a. fremtidige danske adfærdsregulerende afgifter – måske helt op til 11 – 12 år frem i tiden?

Svar: Transportministeriet er ikke enig i, at en kapitalisering af risikoen for bl.a. fremtidige danske adfærdsregulerende afgifter vil medføre en fordyrelse af tilbuddet. Dette vil alene være en mulighed, hvis tilbudsgiver vurderer, at der vil ske en øgning af det adfærdsregulerende afgiftstryk.

b) Er det korrekt opfattet, at det er Transportministeriets ønske, at have disse risikoelementer – som Ordregiver i modsætning til Tilbudsgiver

potentielt vil have mulighed for at have indsigt i og indflydelse på – indregnet i tilbuddet, i stedet for at have en efterfølgende regulering, der stiller Tilbudsgiver økonomisk uændret?"

Svar: Formålet med adfærdsregulerende afgifter er at virke adfærdsregulerende. Transportministeriet ønsker ikke at underminere dette styringsværktøj ved at fjerne det økonomiske incitament for operatøren til at minimere den afgiftspålagte adfærd.

Spørgsmål 64:

"Tilbudsgiver finder hermed anledning til at genfremsætte spørgsmål nr. 4, idet svaret fra Transportministeriet den 28. februar 2013 kan antyde, at Tilbudsgiver har været uklar i sin formulering af spørgsmålet.

Af Ydelsesspecifikation pkt. 4.4 fremgår det, at 15% af de udbudte billetter pr. måned skal udbydes som billettypen "Bil+5 personer, Billigbillet A" og at 15% af de udbudte billetter pr. måned skal udbydes som billettypen "Bil+5 personer, Billigbillet B" samt at den maksimale gennemsnitspris i den første måned i driftsperioden er 90% af maksimumsprisen.

Da de særdeles fordelagtige pendlerbilletter, hvor der allerede fra 3. årlige enkeltrejse rejses til en pris svarende til den billigste billigbillet (dvs. Billigbillet B), ikke medregnes i opgørelsen af den realiserede gennemsnitspris, vil det ikke være muligt at opnå den maksimale gennemsnitspris. Er det Transportministeriets mening, at dette ikke skal være muligt?"

Svar: Transportministeriet skal understrege, at det ikke er muligt at lave estimater om den realiserede gennemsnitspris alene på baggrund af de maksimalt tilladte billetpriser, som de fremgår af udbudsmaterialet.

Den realiserede gennemsnitspris udregnes på baggrund af de faktisk solgte billetter og vil derfor afhænge af den enkelte operatørs prisstrategi, idet det inden for de fastsatte maksimumpriser og med forbehold for Transportministeriets godkendelse er operatøren, som fastsætter sine listepriser og de vilkår under hvilke rabatterede billetter udbydes.

Det forhold, at der dagligt skal udbydes et vist antal af hver af de to typer billigbilletter medfører ikke nødvendigvis, at disse billetter også rent faktisk bliver solgt. Det forhold, at den maksimalt tilladte gennemsnitspris (der opfatter normalbilletter og billigbilletter) er lavere end listeprisen på en normalbillet sikrer, at der også faktisk sælges nogle af de billigbilletter, der udbydes.

JR

Det skal understreges, at maksimumprisen, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 4.4., er den maksimale pris, som operatøren kan opkræve for en "bil + 5"-billet. Dette er en "bil + 5, Normal", som i udbudsmaterialet har en maksimal listepris på 406,- kr., jf. tabel 2. 90 % af den maksimale pris vil dermed være 365,40 kr. inden evt. regulering, jf. Ydelsesspecifikationens pkt. 4.3.

Spørgsmål 65:

"Af det fremsendte Rettelsesblad nr. 2 den 19. februar 2013 fremgår det, at kravet til første, daglige afgangstidspunkt på afgange fra Samsø, som ikke må være senere end kl. 07:00, ændres til, at første, daglige ankomsttidspunkt til Kalundborg på afgang fra Samsø ikke må være senere end kl. 09:00. Hvad er årsagen til at Transportministeriet senere lægger det seneste ankomsttidspunkt til Kalundborg til kl. 09:00 – det var tidligere senest kl. 08:30 – og dermed foranlediger et senere afrejsetidspunkt fra Samsø?"

Svar: Transportministeriet har modtaget henvendelser vedr. afgangs- og ankomsttidspunktet. Det bemærkes, at de differentierede overfartstider hen over året medfører, at et fast afgangstidspunkt vil resultere i varierende ankomsttidspunkter, mens et fast ankomsttidspunkt resulterer i varierende afgangstidspunkter. Transportministeriet har haft en dialog med Samsø Kommune, som udtrykt tilfredshed med de nuværende ankomsttidspunkter i Kalundborg. Det fremhæves, at operatøren på ruten mellem Kalundborg og Samsø har pligt til at koordinere sin trafik med tilstødende offentlig transport, fx DSB's togtrafik fra Kalundborg og Midttrafik's bustrafik på Samsø. I den sammenhæng vurderes det som hensigtsmæssigt, at operatøren af tilbudsgiver opfordres til at sejle efter et fast ankomsttidspunkt i Kalundborg, da det alt andet lige kan vise sig sværere at tilpasse togdriften fra Kalundborg til skiftende sæsoner sammenlignet med den tilsvarende busdrift på Samsø.

tes
JJR

Transportministeriet

NOTAT

Dato 4. februar 2013
J. nr. 2012-2811

Rettelsesblad 1 til udbudsmateriale vedr. trafikeringen af ruten Kalundborg-Samsø fra 1. oktober 2014

Den 19. december 2012 offentliggjorde Transportministeriet udbudsmateriale for udbud af trafikeringen af færgeoverfarten Kalundborg-Samsø fra 1. oktober 2014.

Udbudsmaterialet ændres på følgende punkter:

Tilbudsgrundlaget, pkt. 2.4.

"Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Internetadresse: www.sofartsstyrelsen.dk
E-mail: sfs@dma.dk"

ændres til:

"Søfartsstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

Internetadresse: www.soefartsstyrelsen.dk
E-mail: sfs@dma.dk"

tk,
JJR

Tilbudsgrundlaget, pkt. 3.2., 2. afsnit

"Tilbuddet bør afleveres i 3 papir eksemplarer – 1 original og 2 komplette kopier samt 1 elektronisk version (CD-rom eller USB-nøgle)."

ændres til:

"Tilbuddet skal afleveres i 3 papir eksemplarer – 1 original og 2 komplette kopier samt 1 elektronisk version på en USB-nøgle."

Tilbudsgrundlaget, pkt. 4.1.1, 1. afsnit, 2. pkt.

- Tilbudsgivers løsningsforslag (Bilag 4) som svar på Transportministeriets ønsker i Hovedkontrakt og Ydelsesspecifikation (Bilag 2) med appendiks, herunder udfyldt Tilbudsliste (Bilag 3)

ændres til:

- Tilbudsgivers løsningsforslag (Bilag 4) som svar på Transportministeriets krav i Hovedkontrakt og Ydelsesspecifikation (Bilag 2) med appendiks, herunder udfyldt Tilbudsliste (Bilag 3)

JJR

Hovedkontrakten, pkt. 2.2., afsnit 3 og 4

"Leverandøren"

ændres til:

"Operatøren"

Hovedkontrakten, pkt. 4.4., afsnit 9, 10 og 11

"De månedlige tilskud reguleres på kalenderårsbasis, således at de tilskud, der udbetales i 2014 reguleres fra januar 2013 (måneden for tilbudsafgivelse)-prisniveau til gennemsnitlige 2014-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 (i 2014: ved kontraktperiodens begyndelse) senest offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset, der pt. offentliggøres i publikationen "Økonomisk Redegørelse".

De udbetalte tilskud for et kalenderår efterreguleres efter kalenderårets afslutning på baggrund af Danmarks Statistiks opgørelse af det faktiske, gennemsnitlige nettoprisindeks for det pågældende kalenderår. Udviklingen i nettoprisindekset offentliggøres pt. på Danmarks Statistiks hjemmeside – www.dst.dk."

ændres til:

"De månedlige tilskud reguleres på kalenderårsbasis, således at de tilskud, der udbetales i 2014 reguleres fra januar 2013 (måneden for tilbudsafgivelse)-prisniveau til gennemsnitlige 2014-priser. Tilskuddene i de efterfølgende år i kontraktperioden reguleres på tilsvarende vis til det pågældende års gennemsnitlige prisniveau.

Pristalsreguleringen sker på grundlag af Finansministeriets senest offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset, som indarbejdes på Finansloven. Pristalsreguleringen følger dermed skønnet for pris- og lønforudsætninger, som fremgår af finansloven."

tes
JJR

Hovedkontrakten, pkt. 5.2.3, afsnit 5 og 6

"Ved driftsstop på over 72 timer betales udover reduktionen i tilskuddet på 1/30, en bod på 60.000 kr. pr. påbegyndt døgn fra begyndelsen af det 4. døgn.

Ovenstående bestemmelser om bod gælder ikke force majeure, herunder strejker og overenskomststridige arbejdskonflikter, naturkatastrofer og ekstreme besejlingsforhold som is, strøm og vandstandsforhold."

ændres til:

"Ved driftsstop på over 72 timer betales udover reduktionen i tilskuddet på 1/30, en bod på 60.000 kr. pr. påbegyndt 24 timer fra begyndelsen af den 73. time.

Ovenstående bestemmelser om bod gælder ikke i tilfælde af force majeure."

JJR

Hovedkontrakten, pkt. 5.3., afsnit 1

"Operatøren skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor Transportministeriet for så vidt angår forhold, der ligger udenfor operatørens kontrol, og som operatøren ikke ved kontraktens underskrift burde have tage 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 operatøren ikke burde have undgået eller overvundet."

ændres til:

"Operatøren skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor Transportministeriet for så vidt angår forhold, som skyldes force majeure."

Hovedkontrakten, pkt. 6.4., afsnit 1

"Transportministeriet skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor operatøren for så vidt angår forhold, der ligger udenfor Transportministeriets kontrol, og som Transportministeriet 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 Transportministeriet ikke burde have undgået eller overvundet."

ændres til:

"Transportministeriet skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for erstatningsansvarlig overfor operatøren for så vidt angår forhold, som skyldes force majeure."

JIR

Bilag 1, Definitioner

Mellem "*Forberedelsesperioden*" og "*Forsinkelse*" indføjes en ny definition:

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Force majeure	Forhold, som ligger udenfor Transportministeriet og operatørens kontrol, og som umuliggør opfyldelse af kontrakten. Eller forhold, som ligger udenfor Transportministeriet og operatørens kontrol, og som medfører, at opfyldelse af kontrakten kun kan ske med betydelig risiko for skib, besætning eller passagerer. Force majeure omfatter bl.a. krig, naturkatastrofer, ekstreme vejrforhold, nationalstrejke og andre indgreb i samfundsordenen. Force majeure omfatter ikke situationer, hvor operatøren ved rettidig omhu havde kunnet tage sådanne forholdsregler, så han stadig havde kunnet opfylde kontrakten, eller hvor forholdene var kendt af operatøren på tidspunktet for aftaleindgåelsen.

tks
JJR

Bilag 2, Ydelsesspecifikation, pkt. 3.5., afsnit 4 og 5

"Ved driftsstop på over 72 timer betales udover reduktionen i tilskuddet på 1/30, en bod på 60.000 kr. pr. påbegyndt døgn fra begyndelsen af det 4. døgn.

Ovenstående bestemmelser om bod gælder ikke force majeure, herunder strejker og overenskomststridige arbejdskonflikter, naturkatastrofer og ekstreme besejlingsforhold som is, strøm og vandstandsforhold."

ændres til:

"Ved driftsstop på over 72 timer betales udover reduktionen i tilskuddet på 1/30, en bod på 60.000 kr. pr. påbegyndt 24 timer fra begyndelsen af den 73. time.

Ovenstående bestemmelser om bod gælder ikke i tilfælde af force majeure."

Bilag 2, Ydelsesspecifikation, pkt. 4.3., afsnit 4

"Finansministeriets"

ændres til:

"Økonomi- og Indenrigsministeriets"

Transportministeriet

NOTAT

Dato 19. februar 2013
J. nr. 2012-2865

Rettelsesblad 2 til udbudsmateriale vedr. trafikeringen af ruten Kalundborg-Samsø fra 1. oktober 2014

Den 19. december 2012 offentliggjorde Transportministeriet udbudsmateriale for udbud af trafikeringen af færgeoverfarten Kalundborg-Samsø fra 1. oktober 2014.

Udbudsmaterialet ændres på følgende punkter:

Tilbudsgrundlaget, pkt. 3.

Pkt. 3.1. og pkt. 3.2., 1. afsnit ændres til:

"**3.1. Tidsplan for udbuddet**

Udbuddet forventes at følge nedennævnte tidsplan.

Dato	Handling
Fredag d. 8. marts 2013 kl. 12.00	Vejledende spørgefrist
Fredag d. 15. marts 2013	Transportministeriets seneste besvarelse af eventuelle spørgsmål til udbudsmaterialet
Fredag d. 22. marts 2013 kl. 12.00	Tilbudsfrist
Tirsdag d. 17. maj 2013*	Kontrakttildeling
Til d. 30. maj 2013*	Standstill*
31. maj 2013*	Kontraktunderskrivelse
31. maj 2013 – 30. september 2014*	Forberedelsesperiode
1. oktober 2014	Driftsstart

* Disse datoer er vejledende. Dog vil standstill-perioden altid være på mindst 10 arbejdsdage.

3.2. Tilbud

Tilbuddet skal være modtaget hos Transportministeriet senest **fredag den 22. marts 2013 kl. 12.00.** Tilbud, der modtages efter denne frist, vil ikke blive taget i betragtning."

JJR

Tilbudsgrundlaget, pkt. 4.1.9.

Nyt 4. afsnit efter de eksisterende tre afsnit:

"I stedet for en erklæring som nævnt ovenfor, kan tilbudsgiver vedlægge sit tilbud en erklæring fra et forsikringsselskab, som erklærer at ville udforme en forsikring for tilbudsgiveren, som opfylder de i Hovedkontrakten pkt. 4.5. nævnte betingelser, hvis tilbudsgiveren tildeles kontrakten."

JJR

Hovedkontrakten, pkt. 4.4.

"Ved ændring af gældende danske afgifter efter fristen for afgivelse af tilbud, som har direkte betydning for omkostningsniveauet for driften, samt havneafgifter, uanset om der er tale om skærpelser eller lempelser, reguleres tilskuddet med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt heraf, så operatøren stilles økonomisk uændret."

ændres til:

"Ved ændring af gældende danske afgifter efter fristen for afgivelse af tilbud, som har direkte betydning for omkostningsniveauet for driften, samt havneafgifter, uanset om der er tale om skærpelser eller lempelser, reguleres tilskuddet med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt heraf, så operatøren stilles økonomisk uændret.

Hvis havneafgifterne er opgjort på baggrund af volumen eller andre variable, reguleres tilskuddet alene i det omfang, at satserne ændres. Reguleringen sker med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt, som beregnes som forskellen mellem på den ene side de samlede afgifter og på den anden side afgifterne, som de ville have været, hvis man havde anvendt de uændrede havneafgifter på det reelle passagertal/variable.

Eksempel 1

2015 – Havneafgiften fastsættes til 10,- pr. trailer.

Operatøren har budgetteret med 2.000 trailere og dermed 20.000,- kr. i havneafgifter.

2016 – Havneafgifterne justeres ikke af Samsø Kommune, hvorfor de fortsat er 10,- kr. pr. trailer.

Operatøren transporterer 3.000 trailere, hvorfor de endelige havneafgifter lander på 30.000,- kr.

I dette tilfælde sker der ikke regulering af tilskuddet, da satsen ikke er justeret.

Eksempel 2

2015 – Havneafgiften fastsættes til 10,- pr. trailer.

Operatøren har budgetteret med 2.000 trailere og dermed 20.000,- kr. i havneafgifter.

2016 – Havneafgifterne justeres af Samsø Kommune til 8,- kr. pr. trailer.

Operatøren transporterer 3.000 trailere, hvorfor de endelige havneafgifter lander på 24.000,- kr.

I dette tilfælde reguleres tilskuddet med forskellen på den reelle afgift (24.000,- kr.) og afgiften, som den ville have været, hvis satsen ikke var justeret (3.000 x 10,- kr. = 30.000,- kr.).

Tilskuddet reguleres derfor ned med (30.000 – 24.000 =) 6.000,- kr."

tkj
JJR

Hovedkontrakten, pkt. 4.5.

"Senest den 31. august 2014 skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut eller garant stilles anfordringsgaranti på 20 mio. DKK til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kontrakten. Ved anerkendt pengeinstitut eller garant forstås et pengeinstitut eller anden garant, hvis gældende rating svarer til niveau A (A- til AAA/Aaa) på Standard & Poor's og Moody's ratings af langfristet gæld.

Garanten er forpligtet til omgående at informere Transportministeriet om alle forhold relateret til selskabets rating og udvikling heri.

Såfremt ratingen ændres til en lavere rating end A- eller bortfalder, skal garanten uden ugrundet ophold;

- Enten stille sikkerhed for garantibeløbet i form af obligationer sådan som vilkårene er for belåning af obligationer i Danmarks Nationalbank, og med en kursværdi der altid mindst udgør garantibeløbet,

- eller erstatte med ny garant/opnå regaranti, således at sikkerhedsstiller igen opfylder ratingkravet i første afsnit.

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 5 bankdage efter, at garantens rating er nedjusteret, skal garanten på anfordring udbetale garantibeløbet til Transportministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil garantiforholdet er ophørt. Beløbet forrentes med Nationalbankens diskonto til enhver tid.

Anfordringsgarantien skal udformes i overensstemmelse med Bilag 7 (Udkast til anfordringsgaranti).

Garantien tjener til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet får med operatøren i forbindelse med kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning."

ændres til:

"Senest den 31. august 2014 skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut eller garant stilles anfordringsgaranti på 20 mio. DKK til sikkerhed for operatørens opfyldelse af kontrakten.

Anfordringsgarantien skal udformes i overensstemmelse med Bilag 7 (Udkast til anfordringsgaranti).

JJR

Garantien tjener til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet får med operatøren i forbindelse med kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning.

4.5.1. Pengeinstitut

Ved anerkendt pengeinstitut forstås et pengeinstitut, hvis gældende rating svarer til niveau A (A- til AAA/Aaa) på Standard & Poor's og Moody's ratings af langfristet gæld.

Operatøren er forpligtet til omgående at informere Transportministeriet om alle forhold relateret til selskabets rating og udvikling heri.

Såfremt ratingen ændres til en lavere rating end A- eller bortfalder, skal operatøren uden ugrundet ophold;

- Enten stille sikkerhed for garantibeløbet i form af obligationer sådan som vilkårene er for belåning af obligationer i Danmarks Nationalbank, og med en kursværdi der altid mindst udgør garantibeløbet,

- eller erstatte med ny garant/opnå regaranti, således at anfordringsgarantien igen er udstedt af et pengeinstitut, som opfylder ratingkravet i første afsnit.

- eller erstatte med en garanti fra en anden garant, jf. pkt. 4.5.2.

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 5 bankdage efter, at garantens rating er nedjusteret, skal garanten på anfordring udbetale garantibeløbet til Transportministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil garantiforholdet er ophørt. Beløbet forrentes med Nationalbankens diskonto til enhver tid.

4.5.2. Anden garant

Hvis garantien udstedes af en anden garant, skal operatøren sammen med garantien fremsende dokumentation – evt. i form af et offentliggjort regnskab eller en revisorerklæring – der sandsynliggør, at den pågældende garant vil kunne løfte en økonomisk forpligtelse, der modsvarer garantien.

Såfremt garantens økonomiske situation efterfølgende ændres således, at det må påregnes, at den pågældende garant ikke længere vil kunne løfte en økonomisk forpligtelse, der modsvarer garantien skal operatøren uden ugrundet ophold;

JJR

- Enten stille sikkerhed for garantibeløbet i form af obligationer sådan som vilkårene er for belåning af obligationer i Danmarks Nationalbank, og med en kursværdi der altid mindst udgør garantibeløbet,

- eller erstatte med ny garant/opnå regaranti, således at anfordringsgarantien igen er udstedt af en garant, som opfylder de økonomiske krav i første afsnit.

- eller erstatte med en garanti fra et anerkendt pengeinstitut, jf. pkt. 4.5.1.

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 5 bankdage efter, at Transportministeriet er blevet opmærksom på, at den pågældende garant ikke længere vil kunne løfte en økonomisk forpligtelse, der modsvarer garantien og efter, at Transportministeriet har gjort operatøren opmærksom herpå, skal garanten på anfordring udbetale garantibeløbet til Transportministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil garantiforholdet er ophørt. Beløbet forrentes med Nationalbankens diskonto til enhver tid."

JJR

Hovedkontrakten, pkt. 4.5.

Som nyt pkt. 4.5.3. tilføjes under pkt. 4.5. følgende:

"4.5.3. Sikkerhedsstillelse i form af forsikring

Operatøren kan opfylde kravet om sikkerhedsstillelse ved senest den 31. august 2014 at fremsende dokumentation for, at han har tegnet en forsikring hos et anerkendt forsikringsselskab, som stiller Transportministeriet på samme måde, som hvis operatøren havde fået udarbejdet en anfordringsgaranti. Forsikringssummen skal lyde på 20 mio. DKK og skal udbetales til Transportministeriet på dennes anfordring.

Ved anerkendt forsikringsselskab forstås et forsikringsselskab, som har tilladelse fra Finanstilsynet til at tegne forsikringer i Danmark.

Operatøren er forpligtet til omgående at informere Transportministeriet såfremt forsikringsselskabet mister sin tilladelse.

Hvis forsikringsselskabet mister sin tilladelse, skal operatøren uden ugrundet ophold;

- Enten stille sikkerhed for forsikringssummen i form af obligationer sådan som vilkårene er for belåning af obligationer i Danmarks Nationalbank, og med en kursværdi der altid mindst udgør forsikringssummen,
- eller erstatte med ny forsikring hos et forsikringsselskab, som har en tilladelse fra Finanstilsynet til at tegne forsikringer i Danmark.

Hvis ovennævnte erstatning af forsikringen ikke er effektueret senest 5 bankdage efter, at forsikringsselskabets rating er nedjusteret, skal forsikringsselskabet på anfordring udbetale forsikringssummen til Transportministeriet. Beløbet indestår herefter som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil forsikringsperioden er ophørt. Beløbet forrentes med Nationalbankens diskonto til enhver tid.

Forsikringen skal udformes således, at den giver Transportministeriet den i Bilag 7 (Udkast til anfordringsgaranti) anførte sikkerhed.

Forsikringssummen tjener til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet får med operatøren i forbindelse med kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning."

Ydelsesspecifikationen, bilag 2, pkt. 2.1.

"Første, daglige afgangstidspunkt på afgange fra Samsø må ikke være senere end kl. 7.00."

Ændres til:

"Første, daglige ankomsttidspunkt til Kalundborg på afgang fra Samsø må ikke være senere end kl. 9.00."

JJR

Ydelsesspecifikationen, bilag 2, pkt. 5.3.1.

"Havneafgiften omfatter en anlægsafgift og en driftsafgift.

Anlægsafgiften opkræves af Samsø Kommune med henblik på at dække Samsø Kommunes udgifter i forbindelse med betaling af afdrag og renter på det lån, som er optaget for at finansiere anlægget af Færgehavnen ved Ballen.

Anlægsafgiften og vilkår for betaling af anlægsafgiften fremgår af havneregulativet vedr. benyttelse af Færgehavnen ved Ballen.

Driftsafgiften og vilkår for betaling af driftsafgiften fremgår af havneregulativet vedr. benyttelse af Færgehavnen ved Ballen.

Havneregulativet kan rekvireres ved henvendelse til Samsø Kommune."

ændres til:

"Havneafgiften fremgår af havneregulativet, som kan rekvireres ved henvendelse til Samsø Kommune."

Transportministeriet

NOTAT

Dato 12. marts 2013
J. nr. 2012-2865

Rettelsesblad 3 til udbudsmateriale vedr. trafikeringen af ruten Kalundborg-Samsø fra 1. oktober 2014

Den 19. december 2012 offentliggjorde Transportministeriet udbudsmateriale for udbud af trafikeringen af færgeoverfarten Kalundborg-Samsø fra 1. oktober 2014.

Udbudsmaterialet ændres på følgende punkter:

tes
JJR

Ydelsesspecifikationen, bilag 2, pkt. 2.4.

"Såfremt der indsættes skibe godkendt til at medføre mere end 500 passagerer, skal såvel skib som operatør 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. Operatøren er ansvarlig alle udgifter i forbindelse med efterlevelse af ovennævnte forordning, samt etablering og drift af havnens sikringssystem i henhold til bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter samt bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne."

ændres til:

"Operatøren er forpligtet til at overholde gældende regler om sikkerhed til søs. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 654 af 15. juni 2010 med senere ændringer, bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter, jf. Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 6 af 13. september 2006, samt forordning (EF) nr. 725 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter.

Sikring af havnen, jf. bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter samt bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne, foretages af havneejeren, jf. pkt. 5.1."

Ydelsesspecifikationen, bilag 2, pkt. 3.6.

"Aftalen skal forelægges Transportministeriet og Samsø Kommune til godkendelse senest 3 måneder inden driftsstart, jf. pkt. 6.2.

Det understreges, at operatøren fortsat skal overholde sine forpligtelser i henhold til resten af denne kontrakt."

ændres til:

"Aftalen skal forelægges Transportministeriet til godkendelse senest 3 måneder inden driftsstart, jf. pkt. 6.2.

Det bemærkes, at Transportministeriet har indgået en aftale med Samsø Kommune om, at et evt. kommunalt rederi, som besejler ruten Sælvig-Hou, skal indgå en loyalitetsaftale med operatøren på samme vilkår, som er beskrevet i nærværende aftale.

Det understreges, at operatøren fortsat skal overholde sine forpligtelser i henhold til resten af denne kontrakt."

JJR

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

Transportministeriet

Bilag 6, Tro og loveerklæring

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

kr,
JJR

Tro og love erklæring

I henhold til lovbekendtgørelse nr. 336 af 13. maj 1997, om begrænsning af skyldneres muligheder for at deltage i offentlige udbudsforretninger, erklærer undertegnede tilbudsgiver hermed på tro og love, at virksomhedens ubetalte, forfaldne gæld til det offentlige på tilbudstidspunktet udgør

DKK 0,-

Ved gæld til det offentlige forstås:

- forfaldne ubetalte skatter
- forfaldne ubetalte afgifter, herunder forbrugsafgifter
- forfaldne ubetalte bidrag til sociale sikringsordninger

Undertegnede erklærer hermed på tro og love, at ovenfor afgivne oplysninger er korrekte, samt giver samtykke til, at Transportministeriets Departement må kontrollere oplysningerne hos de relevante myndigheder.

Dato: Rønne, d. 22. marts 2013

Underskrifter:

John Steen-Mikkelsen
Adm. direktør

Søren Vedel
Finansdirektør

Jørgen Jensen
Kommerciel direktør

Danske Færger A/S • Dampskibskajen 3 • DK-3700 Rønne • CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

KR
JJ

Erklæring om arbejdsmiljø og arbejdsvilkår i øvrigt

Danske Færger A/S erklærer med sin underskrift, at rederiet under udarbejdelsen af nærværende tilbud har taget hensyn til gældende dansk lovgivning og forpligtelser vedrørende beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt for de arbejdspladser både til vands og til lands, der medgår til at udføre driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

22. marts 2013

For Danske Færger A/S

Adm. direktør John Steen-Mikkelsen

Danske Færger A/S • Dampskibskajen 3 • DK-3700 Rønne • CVR 30 50 19 50 • Tlf.: +45 7023 1515

KRI
JJR

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

Transportministeriet

Bilag 7, Anfordrings-garanti

Driften af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg

Juni 2013

KRS
JJR

Nordea

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

14. marts 2013

EU–udbud : 2012/S 246-404878 Driften af færgeoverfarten Samsø - Kalundborg

ERKLÆRING OM AFGIVELSE AF ANFORDRINGSGARANTI

Nordea Bank Danmark A/S erklærer herved, at banken er villig til at afgive en anfordringsgaranti for et beløb stort DKK 20.000.000 (skriver tyve millioner danske kroner) på de vilkår, der er angivet i vedlagte udkast til anfordringsgaranti, forudsat at Danske Færger A/S vinder udbuddet omkring driften af færgeoverfarten Samsø – Kalundborg.

Med venlig hilsen
Nordea Bank Danmark A/S

Curt B. Jensen

Jens Høstbech

Nordea Bank Danmark A/S
Shipping, Oil Services & International
Strandgade 3 Postboks 850 0900 København C
www.nordea.com

CVR-nr. 13522197, København

KP,
JIR

Transportministeriet

Bilag 7

Udkast til anfordringsgaranti

19. december 2012

tes
JJR

Indhold

tR1
JJR

1. Udkast til anfordringsgaranti

1.1. Garantirekvirent/garantibeløb

På foranledning af og for [operatøren] regning bekræftes herved, at vi [anerkendt pengeinstitut] overfor Transportministeriet uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort 20 mio. DKK.

1.2. Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet har eller senere måtte få mod [operatøren] i forbindelse med kontrakt af [dato og år] med eventuelle senere ændringer om besejling af færgeoverfarten Samsø-Kalundborg.

1.3. Garantiens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

1.4. Udbetaling af garantien

Garantibeløbet udbetales til Transportministeriet ved Transportministeriet første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer Transportministeriet efter den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

Garantien udbetales på anfordring uden nogen prøvelse eller øvrig dokumentation for kravets berettigelse. Udbetaling sker senest 7 dage efter modtagelsen af påkrav fra Transportministeriet.

Såfremt betalingspåkrav ikke efterkommes uanset grund, er vi forpligtet til at betale morarenter efter § 5 i lov om renter ved forsinket betaling m.v. fra betalingspåkravet til betaling sker.

1.5. Garantiens ophør

Garantien er gyldig, indtil Transportministeriet skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet. Ved delvis frigivelse forbliver garantien i kraft for det ikke frigivne beløb.

Transportministeriet er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien senest 2 måneder efter ophør af den i pkt. 1.2 anførte kontrakt, forudsat at operatøren har opfyldt sine forpligtelser i forbindelse med ophør, og forudsat alle økonomiske mellemværender er afsluttet.

Garantierklæringen tilbagesendes til os med påtegning om frigivelse, så snart garantien i sin helhed er frigivet.

1.6. Kontraktændringer

Transportministeriet kan give [operatøren] henstand og indgå aftale med [operatøren] om ændringer af den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

1.7. Lovvalg

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret. Tvister afgøres ved voldgift som fastsat i den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

Dato:

Garantiinstituttets underskrift:

Jens Hestbech

JJR

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

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