

**TILLÆGSAFTALE TIL AFTALE AF DEN 31.  
MARTS 2020**

**MELLEM**

Fanø Kommune  
CVR nr. 31 21 09 17  
Skolevej 5-7  
Nordby  
6720 Fanø  
(herefter "Havneejerer")

**OG**

Molslinjen A/S  
CVR nr. 17 88 12 48  
Færgevej 7A  
8000 Aarhus C  
(herefter "Operatøren")

om finansiering af dels grøn omstilling og dels af havnerelaterede projekter.

## INDHOLD

1.	Aftalens omfang .....	3
2.	Grøn omstilling af de nuværende Bilfærger .....	3
3.	Havnerelaterede projekter .....	4
4.	Finansieringsmodel .....	7
5.	Finansieringsbehov .....	9
6.	Ikrafttrædelsesdato og ophør .....	10
7.	Tvister .....	11
8.	Dato og underskrifter .....	12

## BILAG

Bilag 1: Forslag til finansieringsmodel og anvendt beregningsmetode.

## 1. **AFTALENS OMFANG**

- 1.1 Nærværende tillægsaftale til aftalen af den 31. marts 2020 om vilkår for Operatørens besejling og brug af havneanlæg og Installationer i Nordby Havn (herefter "Brugsretsaf-talen") skal udstikke de nærmere rammer og vilkår for finansieringen af den grønne omstilling af de eksisterende bilfærger og idriftsættelsen af den nye el-bil-færge den 1. oktober 2021, samt en række havnerelaterede projekter.
- 1.2 Det aftales, at finansieringen af den ovenfor nævnte omstilling samt de af aftalen omfattede havnerelaterede projekter også skal dækkes af den prisstigning – udover den almindelige prisudvikling – der indføres på overfartens billetter pr. den 1. januar 2022, jf. også pkt. 8.5 i Brugsretsaf-talen.
- 1.3 Fsva. prisstigningen relateret til omstillingen til anvendelsen af alternative brænd-stoffer udregnes denne på årlig basis, således at der bedst muligt tages højde for den fremtidige udvikling i de respektive brændstofpriser.
- 1.4 Ved aftalens ophør den 31. december 2036 vil såvel den nye elbilfærge som de i nærværende tillægsaftale omhandlede havneinfrastrukturprojekter, jf. pkt. 5.7, være fuldt ud afskrevne og betalt via billetprisstigninger.

De fremtidige billetpriser gældende fra den 1. januar 2037 skal derfor reduceres sva-rende til den samme forhøjelse, som nærværende tillægsaftale har givet anledning til.

## 2. **GRØN OMSTILLING AF DE NUVÆRENDE BILFÆRGER**

- 2.1 Det aftales mellem parterne, at den grønne omstilling af de nuværende bilfærger realiseres med omstilling af den nuværende drift baseret på marine gasolie (herefter forkortet "MGO") til alternative brændstoffer, der bidrager med en væsentlig CO<sub>2</sub>-reduktion.

2.2 Omstillingen til alternative brændstoffer vil øge Operatørens omkostninger til brændstof, da der vil være en tillægspris ift. MGO for at få leveret de alternative brændstoffer i stedet. Det aftales derfor mellem parterne, at denne omkostningsforøgelse medtages på årlig basis i nærværende finansiering.

2.3 Den grønne omstilling tilrettelægges således, at den foretages samtidig med Idriftsættelsen af den nye el-bilfærge, dvs. pr. den 1. oktober 2021.

### 3. HAVNERELATEREDE PROJEKTER

3.1 Havneejeren ønsker at inddrage følgende havnerelaterede projekter, der vil blive beskrevet nærmere i det følgende, i den samlede finansiering. [REDACTED]

- a) Opmarchbane på den etablerede parkeringsplads ved lystbådehavnen
- b) Nedlæggelse af skråparkeringspladser
- c) Trafikstyring ved højvande
- d) Forlængelse af Ø-bizz-banen

3.2 Opmarchbane på den etablerede parkeringsplads ved lystbådehavnen

Havneejeren har i slutningen af 2019 etableret parkeringsplads ved lystbådehavnen i Nordby. I forbindelse med etableringen er der dannet en bane langs kanten af denne parkeringsplads afgrænset af blomsterkummer, hvor det i perioder med spidsbelastning i færgetrafikken og kødannelse fra opmarcharealet ved færgelejet og helt tilbage til parkeringspladsen ved lystbådehavnen vil være muligt at lede køen ind på den nævnte bane.

Det er Havneejersens beredskab, der forestår dirigeringen af trafikken udenfor opmarcharealet ved færgelejet.

Projektet skal ses i sammenhæng med nedlæggelse af skråparkeringspladserne ved Langelinie/Postvejen beskrevet i pkt. 3.3.

Projektet vil indgå i nærværende finansiering [REDACTED]  
[REDACTED]

### 3.3 Nedlæggelse af skråparkeringspladser

Havneejeren ønsker at nedlægge skråparkeringspladserne ved Langelinie/Postvejen, således at der kan dannes en separat bane fra opmarchbanen på den etablerede parkeringsplads ved lystbådehavnen og til opmarcharealet ved færgelejet. Herved vil kødannelse i spidsbelastningsperioder for færgetrafikken ikke genere anden trafik på Langelinie/Postvejen.

Projektet vil indgå i nærværende finansiering [REDACTED]  
[REDACTED]

### 3.4 Trafikstyring ved højvande

Havneejeren ønsker at etablere signaler og bomme, der ved højvande skal sikre at bilister ikke kører helt ned til færgelejet, men i stedet ledes væk fra Langelinie/Postvejen indtil vandstanden igen muliggør sejlads.

Projektet vil indgå i nærværende finansiering [REDACTED]  
[REDACTED]

### 3.5 Forlængelse af Ø bizz banen

Havneejeren ønsker at forlænge Ø bizz-banen, således at man også kan håndtere kødannelse til denne bane, uden at det skal genere anden trafik på Langelinie.

Forlængelsen af Ø-bizz banen ændrer ikke umiddelbart på det aftalte antal pladser pr. afgang (8 køretøjsenheder), som p.t. gælder for Ø-pendlere.

Projektet vil indgå i nærværende finansiering [REDACTED]  
[REDACTED]

3.6 Operatøren ønsker at inddrage følgende havnerelaterede projekter, der vil blive beskrevet nærmere i det følgende, i den samlede finansiering:

- e) Opgradering af terminaler og arealer
- f) Nye trafikinfotavler
- g) Ny drive-in automat (Ø bizz)

3.7 Udvidelse af opmarchareal

Operatøren har i foråret 2021 været i dialog med Esbjerg Havn, der har accepteret en udvidelse af det eksisterende opmarchareal, således at området udvides med 768 m<sup>2</sup>. Det øger kapaciteten på området med anslået godt 47 personbilsenheder. Esbjerg Havn finansierer udvidelsen af opmarcharealet [REDACTED] [REDACTED] for hele det areal, Operatøren lejer hos Esbjerg Havn. Den ekstra udgift til arealleje dækker også Esbjerg Havns udgifter til flytning af kantsten, retablering af fortov, samt ny indhegning og optegning af nye baner mv. i forbindelse med etableringen af det nye opmarchareal.

Arealudvidelsen vil i aftaleperioden indgå i finansieringen [REDACTED]  
[REDACTED]

3.8 Nye trafikinfotavler

Der opstilles store, moderne skærme så kommunikationen kan forbedres væsentligt til overfartens kunder.

Trafikinfotavlerne indgår i nærværende finansiering [REDACTED]

### 3.9 Ny drive-in automat (Ø-blzz)

Operatøren ønsker at investere i en ekstra drive-in automat. Dette vil forbedre drive-in forholdene, så generne ved kødannelse mindskes, idet Operatøren herved får mulighed for at prioritere Ø-pendlere separat. Forbedring vil ligeledes bestå i bedre skiltning og belysning

Forbedringerne indgår i nærværende finansiering [REDACTED] [REDACTED]

## 4. FINANSIERINGSMODEL

### 4.1 Materielle aktiver

Den nye blifærge og de dertil hørende landanlæg samt de beskrevne projekter under pkt. 3.7, 3.8 og 3.9 optages af Operatøren som almindelige materielle aktiver, der afskrives over aftaleperioden, dvs. over 15 år.

De af Operatøren foreslåede projekter under pkt. 3.7, 3.8 og 3.9 vil således blive gennemgået af Operatørens revisor ved gennemgang af den førstkommende årsrapport.

### 4.2 Finansiell leasing

De i nærværende aftale beskrevne projekter under pkt. 3.2, 3.3, 3.4 og 3.5 optages af Operatøren som finansielle leasingaktiver, der ligeledes afskrives over aftaleperioden.

For de havnerelaterede projekter, der er beskrevet i hhv. pkt. 3.2, 3.3, 3.4 og 3.5, fremsender Havneejereren én samlet faktura (eller separate fakturaer efter eget ønske) til Operatøren efter indgåelse af nærværende aftale. Sammen med den samlede faktura (eller hver af de separate fakturaer) medsender Havneejereren fakturakopier fra de pågældende udførende entreprenører og for eventuelt eget arbejde til dokumentation af værdifastsættelsen af de pågældende finansielle leasingaktiver.



4.3 Som følge af denne fakturering, vil Operatøren skulle pålægge den ikke-fradragsberettigede andel af momsen, der er gældende på betalingstidspunktet. [REDACTED]

4.4 Øget omkostninger til alternativt brændstof

Operatøren indhenter på årlig basis tilbud fra leverandører på tillægsprisen for det kommende års leverance af alternativt brændstof. Tillægsprisen for det alternative brændstof sammenholdes med det gennemsnitlige brændstofforbrug pr. enkelttur for de eksisterende bilfærger samt det samlede antal enkeltture, hvor der skal sejles på alternativt brændstof det kommende år. Dette giver således det års meromkostninger til den grønne omstilling, der medtages i den årlige regulering af billetpriserne.

[REDACTED]

4.5 Finansieringen skal dækkes af en prisstigning på billetpriserne på overfartens billetter, der modsvarer dels den afskrivning Operatøren foretager under pkt. 4.1 og 4.2 og dels den øgede driftsomkostning, der er til alternative brændstoffer, jf. pkt. 4.4.

4.6 Beskrivelse af beregningsmodel.

Som beregningsgrundlag tages der udgangspunkt i antallet af solgte billetter i 2020 pr. statistikgruppe, der også er opgjort og angivet i forbindelse med udarbejdelse af opfølgingsredegørelserne til Indenrigsministeriet. Opfølgingsredegørelserne anvender billetpriserne ekskl. moms og vareafgifter til havnene for de respektive statistikgrupper, men i beregningsgrundlaget ses der på billetpriserne ekskl. moms. Disse multipliceres med førnævnte antal for at give den omsætning, der benævnes grundlagsomsætningen.

De ønskede prisstigningssatser for hver af statistikgrupperne, giver anledning til nye billetpriser ekskl. moms, der multipliceres med det samme antal solgte billetter som



i 2020 uanset prisstigningerne. Det giver en forventet omsætning, der skal sammenholdes med grundlagsomsætningen, for at vise i hvilket omfang finansieringsbehovet er dækket.

De nye billetpriser ekskl. moms til dækning af finansieringsbehovet reguleres endelig med årets udvikling i nettoprisindekset.

Beregningsmodellen vedlægges som bilag 1, som et udkast til prisstigningerne pr. 1. januar 2022.

Operatøren tager forbehold for, at ændringer/tilpasninger kan forekomme fremadrettet med henblik på at sikre at finansieringsbehovet dækkes. Jf. pkt. 8.5 i Brugsretsaf-talen er operatøren berettiget til at foretage sådanne ændringer/tilpasninger efter drøftelse med det under pkt. 13 i Brugsretsaf-talen nævnte udvalg.

## 5. FINANSIERINGSBEHOV

- 5.1 Det er aftalt mellem parterne, at Operatøren benytter en Intern rente [REDACTED] ved beregningen af finansieringsbehovet over den 15-årige periode.
- 5.2 Den i Brugsretsaf-talen aftalte finansiering af den nye el bilfærge og de dertil hørende landanlæg [REDACTED] hvilket giver anledning til en prisstigning – udover den almindelige prisudvikling – på 12,5%.
- 5.3 Operatøren har en aftale (p.t. i udkast) med Esbjerg Havn vedrørende leverance af elektricitet til den ny el bilfærge, der er indgået på vilkår om kommerciel afbrydelig-hed, og baserer sig i det hele på samme vilkår om "afbrydelighed", som er aftalt mellem Esbjerg Havn og Netselskabet N1.

Vilkåret om kommerciel afbrydelighed i den føromtalte aftale har betydet en reduktion af den i pkt. 5.2 nævnte investeringssum og dermed det finansieringsbehov, der skal dækkes af prisstigningen nævnt i sammen punkt. I det tilfælde, at Netselskabet N1



eller Esbjerg Havn skulle opsige aftalen om afbrydelighed helt eller delvist, er Operatøren og Esbjerg Havn forpligtet til at indgå drøftelser om Esbjerg Havns fremtidige levering af strøm til Molslinjen og betalingsvilkårene herfor.

Såfremt betalingsvilkårene i et sådant tilfælde medfører en meromkostning for Operatøren på levering af elektricitet til den ny el-bilfærge, vil det blive dækket af en prisstigning, der indføres med det førstkomende års prisregulering. Se i den forbindelse også pkt. 5.6.

5.4 Hertil kommer de af Operatøren etablerede havnerelaterede projekter [REDACTED] [REDACTED] der giver anledning til en prisstigning – udover den almindelige prisudvikling – på 0,25%.

5.5 De havnerelaterede projekter, som Havneejeren etablerer, [REDACTED] [REDACTED] giver anledning til en prisstigning – udover den almindelige prisudvikling – på 0,35%.

5.6 Omstillingen til alternative brændstoffer for de eksisterende bilfærger vil det første år [REDACTED] hvilket giver anledning til en prisstigning – udover den almindelige prisudvikling – på 3,0%.

5.7 Det årlige finansieringsbehov med de i nærværende tillægsaftale beskrevne elementer (dog uden det under pkt. 5.3 nævnte forbehold) [REDACTED] [REDACTED] hvilket giver anledning til en samlet prisstigning – udover den almindelige prisudvikling – på 16,0%.

## 6. IKRAFTTRÆDESESDATO OG OPHØR

### 6.1 Ikrafttræden og varighed

Denne aftale træder i kraft 1. januar 2022 og gælder indtil ophør af Brugsretsaf-talen, dvs. indtil den 31. december 2036.

6.2 Opsigelse følger af Brugsretsaftalens samme punkt.

6.3 Misligholdelsesbestemmelser følger ligeledes af Brugsretsaftalens samme punkt.

## 7. **TVISTER**

7.1 Parterne forpligter sig til at søge mulige uoverensstemmelser af enhver art vedrørende nærværende aftale løst ved forhandling. Parterne kan enes om en mægler til løsning af uoverensstemmelserne.

7.2 Såfremt sådan en forhandling ikke fører til resultat, afgøres tvisten bindende og endeligt ved voldgift i København. Voldgiftsretten skal bestå af 3 medlemmer, hvoraf hver af parterne udpeger et medlem. mens det tredje medlem (opmanden), der skal have stilling som dansk professionel dommer, udpeges af Præsidenten for Sø- og Handelsretten.

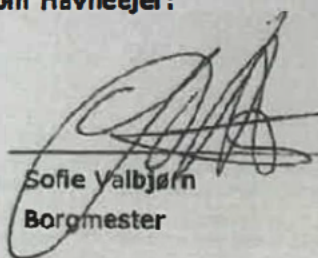
Voldgiftsretten skal anvende dansk ret ved dens afgørelse. Voldgiftsrettens afgørelse er ikke offentlig.



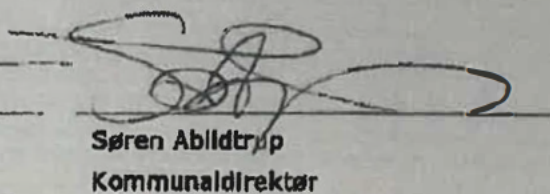
**8. DATO OG UNDERSKRIFTER**

Dato: 12/10 2021

Som Havnejer:



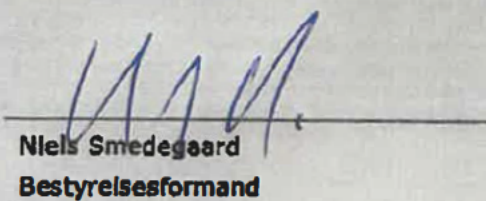
Sofie Valbjørn  
Borgmester



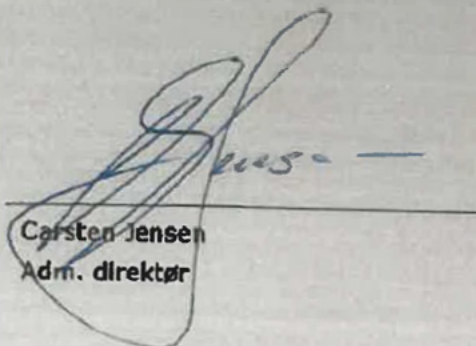
Søren Abildtrup  
Kommunaldirektør

Dato: 15/10 - 2021

Som Operatør:



Niels Smedegaard  
Bestyrelsesformand



Carsten Jensen  
Adm. direktør