

## Protokoll fört vid pleniföredragning

Infrastrukturavdelningen  
Transportbyrån, I2

Närvarande  
VT, HJ, RH, AH-J, AH, FK, AR, CW

Frånvarande

Justerat  
Omedelbart

Ordförande  
Lantråd  
Veronica Thörnroos

Föredragande  
Minister  
Christian Wikström

Protokollförelse  
Biträdande avdelningschef  
Niklas Karlman

---

### Nr 5

Färjetrafik Svinö-Mellanholm 2022-2037

ÅLR 2018/9161

#### Beslut

Ålands landskapsregering beslöt lämna utsaga till tingsrätten enligt bilaga I221P05.

---



## WIDMAN & CO

### TILL ÅLANDS TINGSRÄTT

#### UTSAGA

**ÄRENDE** L 20/1157

#### PARTSUPPGIFTER

**Käranden** 1. Ansgar Ab ("**Ansgar**")  
2. Finlands Färjetrafik Ab ("**FF**")

Nedan tillsammans "**Konsortiet**"

**Kärandens ombud  
och processadress** Advokat Patrik Lindfors  
Advokatbyrå Lindfors & Co Ab  
PL 577, 00101 Helsingfors  
Telefon: 020 762 2510  
E-post: patrik.lindfors@lindforsco.com

**Svaranden** Ålands landskapsregering ("**LR**")  
FO-nummer: 0145076-7  
PB 1060  
22111 Mariehamn

**Svarandens ombud  
och processadress** Advokat Daniel Widman  
Advokatbyrå Widman & Co Ab  
PB 180, 22101 Mariehamn  
Telefon: (018) 17740  
E-post: daniel.widman@widman.fi

**Anhängigt** 25.11.2020

Med anledning av Konsortiets utsaga av den 22 mars 2021, samt i enlighet med tingsrättens uppmaning daterad 8.7.2021, önskar LR skriftligen bemöta vissa av Konsortiets framförda påståenden samt kommentera Konsortiets ersättningsanspråk och deras beräkningar. För tydlighetens skull följer huvudrubrikerna nedan – med undantag av avsnitt 1 - kärandens rubricering i ovan nämnda utsaga.

## 1. KOMPLETTERING AV GRUND

1. En nödvändig förutsättning för att LR över huvud taget ska kunna åläggas ett ersättningsansvar för utebliven vinst till följd av ett påstått avtalsbrott är att LR agerat oaktsamt eller vårdslöst. Konsortiet har i detta skede inte ens åberopat att LR skulle ha agerat oaktsamt vid uppsägningen av Avtalet. Det oaktat samt för klarhets skull önskar LR komplettera sin bestridandegrund enligt följande (tillägg till avsnitt 2. Grunder i LR:s svaromål av 29.1.2021):

Även om uppsägningen inte skulle anses ha skett i enlighet med punkt 16.4 i Avtalet, är LR inte skadeståndsskyldigt med hänsyn till att LR inte agerat oaktsamt vid uppsägningen av Avtalet.

2. LR anser att man inte agerat oaktsamt genom uppsägningen av Avtalet 21.1.2020. LR konstaterade att det stod klart att lagtinget vid kommande budgetbeslut inte skulle komma att bevilja medel för färjlinjen. I och med att landskapsregeringen har samma sammansättning hösten 2021 (då beslut om budget för år 2022 tas) som vid uppsägningstillfället är det visat att LR:s bedömning vid uppsägningstillfället var korrekt. LR kan inte under dessa förutsättningar anses ha agerat oaktsamt.
3. Även om beslut om budget således tas senare än LR:s beslut om uppsägning, kan LR ändå inte anses ha agerat oaktsamt då beslutet bl.a. skedde i syfte att minimera kostnader och i enlighet med Konsortiets anmaning. Även om Konsortiet således påstår att LR:s uppsägning har skett i strid med punkt 16.4 i Avtalet, med beaktande av tidpunkten för uppsägningen, krävs ytterligare att LR ska ha agerat oaktsamt för att ersättningskyldighet ska kunna aktualiseras. Det är Konsortiet som har bevisbördan för att LR har agerat oaktsamt i detta hänseende<sup>1</sup>. I nuläget har dock, som nämnts, Konsortiet inte ens åberopat att LR agerat oaktsamt, vilket i sig är en grundläggande förutsättning för ersättning.

## 2. ALLMÄNNA OBERVATIONER

4. LR har i sitt svaromål helt korrekt angivit, att den tidigare landskapsregeringens beslut att ingå Avtalet föregicks av samt förorsakade en livlig politisk debatt om det aktuella korttruttsprojektets varande eller icke varande. Konsortiet eller dess företrädare har givetvis känt till denna diskussion. Den politiska oenigheten om projektet har varit av betydelse eftersom landskapsregeringens styrning och förvaltning är beroende av dess politiska sammansättning. Det har också varit känt att lagtingsval skulle äga rum kort efter att Avtalet ingicks.
5. I en situation där den politiska maktkonstellationen - som reglerar styrningen inom landskapsregeringen - kan ändras genom politiskt val har det varit ändamålsenligt att Avtalet har upptagit ett stadgande som möjliggör en avtalsenlig uppsägning om

<sup>1</sup> Se svenska Högsta domstolen i NJA 2020 s. 115, p 20 och p 33.

medel inte beviljas i landskapets årliga budget för den verksamhet som Avtalet avser. Avtalet har sålunda inte bakbundit kommande landskapsregeringar för hela dess giltighetstid. Tvärtom – i förhållande till vad Konsortiet vill vidkännas – har den politiska debatten kring projektet (och därmed även Avtalet) visat att förutsättningarna för Avtalets vidare fortgång har ifrågasatts i ett tidigt skede; det har således varit möjligt för Konsortiet att förutse att punkt 16.4 i Avtalet kunde komma att åberopas av LR.

6. Konsortiets fastställelseyrkande tar inte hänsyn till vilken typ av ersättning som en påstådd ersättningskyldighet per se skulle omfatta. Därav är yrkandet oprecist och oklart. Vidare kan även behovet (rättsskyddsintresse) av yrkandet ifrågasättas mot bakgrund av Konsortiets fullgörelsetalan.

### 3. HÄNDELSEFÖRLOPPET

7. Konsortiet hänvisar i stycke 15 i sin utsaga till en åtgärdsmotion (2/2016-2017; Bilaga 2) inlämnad av Veronica Thörnroos m.fl. i april 2017. Det är oklart vad Konsortiet åsyftar med sin hänvisning. LR konstaterar, att det i motionen i allmänhet föreslås att landskapet skulle anskaffa ett miljösmart fartyg. Motionen har inget att göra med korttruttsprojektet och den utformning detta kom att få genom Avtalet och därtill anslutna omfattande infrastrukturåtgärder. Konsortiets slutsatser till denna del är således vilseledande.
8. Det är korrekt att lagtinget omfattade ett klämförslag i plenum 27.9.2019. Även om förslaget omfattades av lagtinget har det varit upp till landskapsregeringen att fatta beslut om den löpande förvaltningen och därmed även landskapsregeringens förhållning till och eventuella beslut i relation till Avtalet. Eftersom landskapsregeringens efterkommande agerande inte ledde till ett misstroende så att landskapsregeringen skulle ha avsatts, kan det antas att den dåvarande landskapsregeringen inte enbart på basen av uppmaningen (i form av en kläm) haft tillräckliga skäl att utgå från att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten. Således kan det antas, att den gamla landskapsregeringen inte heller hade en avtalsenlig grund till uppsägning.
9. Huruvida den gamla landskapsregeringen hade grund för att säga upp Avtalet eller ej under sin verksamhetsperiod har dock inte relevans i ärendet, eftersom nu aktuell tvist gäller en uppsägning av Avtalet efter valet hösten 2019, och den förändrade politiska maktbalans som härvid uppkom, samt den nya landskapsregering som sedermera tillträdde i december 2019. Den nya politiska sammansättningen kom även entydigt att påverka majoritetskonstellationerna för lagtingens beslut om bl.a. kommande budgetar (och således beviljande av medel).
10. Konsortiets referenser till den tidigare landskapsregeringens uttalanden om risker förknippade med en uppsägning av Avtalet ska ses mot bakgrund av (i) att det då ännu inte stod klart att en lagtingsmajoritet inte skulle bevilja medel för den aktuella färjlinjen och (ii) sagda landskapsregerings politiska vilja att driva igenom korttruttsprojektet i enlighet med det Avtal som ingåtts. Förutsättningarna för hela korttruttsprojektet, och därmed Avtalet, kom dock att förändras totalt i och med utfallet av lagtingsvalet 2019 och konstellationen av den landskapsregering som därvid utsågs i december 2019 och som stöddes av en majoritet av det nyvalda lagtinget. Grunden för att säga upp Avtalet uppkom i och med utfallet av lagtingsvalet och den

landskapsregering som majoriteten i lagtinget kom att stöda, då det i och med detta härefter stod klart att några medel inte skulle komma att beviljas för att genomföra korttruttsprojektet och trafiken enligt Avtalet.

11. Sammantaget kan konstateras, att Konsortiets hänvisningar till den gamla landskapsregeringens bedömningar och uttalanden om Avtalet samt konsekvenserna av en eventuell uppsägning av detsamma saknar all relevans. De omständigheter som är relevanta för detta ärende är de som uppkom efter att en ny landskapsregering, som stöddes av lagtingets majoritet, tillträdde 10.12.2019<sup>2</sup>. Då uppkom även avtalsenligt grund till uppsägning av Avtalet.
  
12. När den nya landskapsregeringen tillträdde stod det klart att det inte längre fanns någon politisk vilja att genomföra korttruttsprojektet (dvs. medel skulle inte komma att beviljas) och härvid fullfölja Avtalet. Utgående från detta inledde LR utredningar och förberedande åtgärder vad gällde alternativen i förhållande till Konsortiet samt även andra åtgärder som hade vidtagits av den tidigare landskapsregeringen för ett förvekligande av korttruttsprojektet. Ett viktigt led i detta var att inleda förhandlingar med Konsortiet angående Avtalet. LR utsåg en förhandlingsgrupp med uppdrag att söka en lösning i samförstånd med Konsortiet med resultatet att den aktuella trafiken inte skulle inledas. Med anledning av detta hölls ett möte mellan parterna 10.1.2020 i Åbo. Ur landskapsregeringens synvinkel var det frågan om ett förhandlingsmöte i syfte att komma överens om villkoren för ett ömsesidigt avslutande av avtalet. LR:s syfte var att undvika en juridisk och kostsam konflikt för att istället se om parterna kunde uppnå en förlikningslösning kring ett omedelbart avslut av Avtalet. Ur förhandlingsgruppens inofficiella och interna protokoll från mötet framgår därför bl.a följande:
  1. Niklas Karlman (NK) inledde mötet med att redogöra för bakgrunden och hänvisade bl.a. till skrivningar i regeringsprogrammet samt Landskapsregeringens (LR) instruktion i ärendet; ”förhandla om villkor för avslut”.
  2. NK uttalade som önskemål att innehållet i förhandlingarna är konfidentiella. Mats Rosin (MR) och Tomas Lindqvist (TL) delade uppfattningen och parterna enades om att inte yppa något om innehållet i samtalen men att det inte finns hinder att bekräfta att diskussioner ägt rum.
  3. NK meddelade att konsortiet senast fr.o.m. denna dag måste begränsa sin eventuella ekonomiska skada till följd av ett avslut av avtalet. Nödvändiga åtgärder ska vidtas så att inga extrakostnader kommer till som kan överföras på LR.
  4. MR bekräftade att man redan nå basen av vad som tidigare varit känt vidtänkt vissa åtgärder.
  
13. Utgående från Konsortiets (och LR:s) sekretessåtagande vid mötet diskuterades även – i största förtroende - möjligheterna till att ersätta Konsortiet i samband med en överenskommelse om ett förtida upphörande. Vid mötet redogjorde Konsortiet således (ensidigt) för bl.a. sin påstådda ekonomiska skada till följd av ett upphörande. Konsortiet lät också förstå att kostnaderna skulle stiga väsentligen om inte LR utan dröjsmål skulle ta ställning till om man ville att Avtalet skulle upphöra eller ej. LR framförde att man ville undvika en konflikt och att man önskade uppnå en lösning i samförstånd. Det är korrekt att det från LR:s sida i den löpande diskussionen framfördes att diskonteringseffekten vid en eventuell förlikningslösning borde beaktas eftersom Konsortiets presentation av sin påstådda skada - medvetet eller omedvetet - hade förbisett denna faktor. LR:s syfte med mötet var att utröna förutsättningarna

<sup>2</sup> Ålands landskapsregerings protokoll nr 19, 10.12.2019 (Bilaga 3).

för en förlikning; LR valde uttryckligen att inte föra någon juridisk argumentation vid mötet eftersom man ansåg att detta inte skulle gagna diskussionerna om en lösning i samförstånd.

14. Det blev klart för LR:s representanter under mötet att Konsortiets kravbild var orealistisk och att en lösning i samförstånd svårligen skulle kunna uppnås. Till yttermera visso meddelade Konsortiet att man inte ville föra vidare förhandlingar innan LR hade fattat beslut om man ville säga upp Avtalet eller inte. Detta föranledde LR att 21.1.2020 (elva dagar efter mötet i Åbo) säga upp avtalet (se uppsägningsmeddelande, K4). Faktum är att Konsortiet spelade högt och missbedömde LR:s beredskap att säga upp Avtalet. Förmodligen var även Konsortiets analys av LR:s möjlighet att säga upp Avtalet - med anledning av de nya konstellationerna i lagtinget och landskapsregeringen efter valet – bristfällig.
15. Det är skäl att märka, att parterna även efter LR:s uppsägning förhandlat kring en förlikningslösning; detta i och med att Konsortiet hade meddelat LR att man inte avsåg förhandla innan LR formellt hade sagt upp Avtalet. Vid dessa efterkommande diskussioner kunde parterna dock inte enas om en lösning.
16. LR väljer att inte vidare redogöra för innehållet i parternas diskussioner eftersom man gör den bedömningen att det strider mot parternas uttryckliga överenskommelser; sådana överenskommelser om sekretess är sedvanliga i förlikningsdiskussioner och det ter sig synnerligen ovanligt att enskilda parter ensidigt bryter mot sådana överenskommelser.

#### 4. JURIDISK BEDÖMNING

##### 4.1. Uppsägningen har haft sin grund i Avtalet; LR:s uppsägning har inte gjorts i strid med Avtalet

17. I enlighet med vad LR framfört under punkt 3.2.1 i svaromålet har uppsägningen haft sin grund i Avtalet. Utgående från LR:s och lagtingets sammansättning efter lagtingsvalet i oktober 2019, samt den landskapsregering som sedermera erhöll lagtingets förtroende, stod det klart att medel inte skulle beviljas i landskapets budget för den aktuella verksamheten.
18. Konsortiet framför i stycke 49 i utsagan att en uppsägning enligt Avtalets punkt 16.4 förutsätter ett beslut från lagtinget att inte bevilja medel för färjelinjen, och i stycke 61 i utsagan att sådant beslut antas när lagtinget godkänner budget där medel inte har beviljats. I tillägg till det som framförts i svaromålet vill LR understryka att det utgående från ordalydelsen i Avtalets punkt 16.4 tydligt framgår, att uppsägning enligt nämnda punkt inte förutsätter att lagtinget fattat beslut om att inte bevilja medel. Om detta hade varit avsikten hade uttrycket ”ej beviljats” (tempus: imperfekt/preteritum), framom ”ej beviljas”, använts. Uppsägning enligt Avtalets punkt 16.4 är utgående från punktens ordalydelse följaktligen tillämplig när det står klart att medel inte beviljas, såsom i aktuellt ärende.
19. Konsortiet framför i stycke 53 i utsagan att ”ÅLR anser att ÅLR:s uppsägning av Avtalet uppfyller kravet i Avtalets punkt 16.4 redan eftersom uppsägningen de facto leder till att Lagtinget inte längre kan bevilja medel för färjelinjen eftersom inget Avtal längre existerar” och i stycke 57 att ”[V]idare skulle ÅLR:s ståndpunkt innebära att ÅLR när som helst skulle

*ha haft rätt att säga upp Avtalet eftersom uppsägningen automatiskt leder till att inga medel kan beviljas av Lagtinget*". Detta är inte korrekt. LR har i svaromålet framfört att det är tillräckligt att LR kan påvisa att förutsättningar inte längre fanns för att kommande budget skulle komma att uppta anslag för verksamheten på färjlinjen och att LR:s beslut om uppsägning med hänvisning till att medel inte kommer att beviljas för verksamheten - med beaktande av LR:s roll i budgetproceduren och då LR måste åtnjuta lagtingets förtroende - visar att sagda förutsättning enligt Avtalet för uppsägning är uppfylld. Hänvisningen till lagtinget i Avtalets punkt 16.4 är följaktligen logisk och behövlig; om majoriteten av lagtinget skulle anse att medel ska beviljas för verksamheten skulle LR inte kunna säga upp Avtalet med hänvisning till Avtalets punkt 16.4, eftersom det skulle medföra att LR avsätts av lagtingsmajoriteten.

20. Konsortiet framför i stycke 58 i utsagan att parterna inte har avtalat om att LR kan frånträda sina avtalsenliga förpliktelser genom att själv skapa en situation där LR anser att medel inte kommer att beviljas. LR vill understryka att uppsägningen av Avtalet är en följd av lagtingets och LR:s ändrade sammansättning efter lagtingsvalet hösten 2019, varigenom det stått klart att medel inte beviljas för verksamheten, och inte av att LR själv skapat en situation LR där anser att medel inte kommer att beviljas. Det är uppenbart att syftet med Avtalets punkt 16.4 är att beakta den politiska kontext LR verkar i; om medel inte beviljas för verksamheten, exempelvis till följd av ändrad politisk sammansättning, har LR uppsägningsrätt enligt avtalspunkten.
21. Det är korrekt att Avtalet är ett privaträttsligt avtal, såsom Konsortiet framför i stycke 10 i utsagan, men i detta privaträttsliga avtal har genom punkt 16.4 beaktats den politiska kontext LR verkar i. Uppsägningen av Avtalet grundar sig således inte på politisk diskussion, utan på ett konkret avtalsvillkor som beaktar politiska förändringar.

#### **4.2. Medel har inte beviljats för verksamheten på färjlinjen**

22. Konsortiet framför i stycke 64 i utsagan att medel redan beviljats för verksamheten på färjlinjen genom att lagtinget beviljade fullmakt för Avtalet i budgeten för år 2018. Detta är inte korrekt. Beviljande av fullmakt innebär inte att medel beviljas för verksamheten, utan såsom redogjorts i stycke 3.2.1 i svaromålet beviljas medel genom *årliga* anslag i landskapets budget. Anslag för verksamheten på färjlinjen har inte införts i landskapets budget, d.v.s. medel har inte beviljats.
23. Konsortiet framför i stycke 107 i utsagan att det saknas någon som helst relevans huruvida det uppkom kostnader för LR i anslutning till Avtalet. LR vill understryka att eftersom det inte uppkommer några kostnader för LR i anslutning till Avtalet innan verksamheten inletts har det inte heller beviljats medel för verksamheten i landskapets budget.
24. Konsortiet framför i stycke 63 och 64 i utsagan att begreppet "färjlinjen" i Avtalets punkt 16.4 inte endast innebär verksamheten enligt Avtalet, utan all färjetrafik på Föglölinjen, samt att ifrågasvarande färjlinje mellan fasta Åland och Föglö i skrivande stund trafikeras. Utgående från detta konstaterar Konsortiet att medel har beviljats och fortfarande beviljas för färjlinjen. Detta är en felaktig tolkning av begreppet "färjlinjen".

25. I punkt 5.1 (rubricerad ”*Bedrivande av färjetrafik mellan Svinö färjhamn och Mellanholms färjhamn*”) i Avtalet anges följande (fet stil här):
- ”Turlista och en karta över **färjlinjen** är bifogade detta avtal (Bilaga 1a och 1b). Körtiden för en tur mellan **Svinö färjhamn och Mellanholm färjhamn** är högst aderton (18 min) minuter i öppet vatten.”*
26. Bilaga 1b till Avtalet är rubricerad ”*Karta över färjlinjen Svinö – Mellanholm*”.
27. Punkt 5.1, bilaga 1b och punkt 16.4 är de enda ställena i Avtalet där begreppet ”färjlinjen” är använt. Det bör vara ostridigt att med begreppet ”färjlinjen” i punkt 5.1 avses färjlinjen Svinö-Mellanholm, varmed det är uppenbart att med begreppet ”färjlinjen” i punkt 16.4 på samma sätt avses färjlinjen Svinö-Mellanholm, och inte Föglölinjen i allmänhet. I Avtalet redogörs inte heller för Föglölinjen i allmänhet på något sådant sätt som skulle motivera en annan tolkning av begreppet ”färjlinjen”.
28. Det bör även noteras att även om det mot all rimlig förmodan skulle anses att begreppet ”färjlinjen” avser Föglölinjen i allmänhet – vilket LR starkt emotsätter sig – så skulle den fasta kostnaden för Avtalets första år vara 4 449 000 euro, till vilket skulle tillkomma energikostnader. I jämförelse har driften på Föglölinjen med m/s Skarven på senare år kostat ca 3 100 000 euro årligen<sup>3</sup>. Även om det skulle anses att begreppet ”färjlinjen” avser Föglölinjen i allmänhet har således tillräckliga medel i vilket fall inte beviljats för att kunna bedriva verksamheten enligt Avtalet.
29. Utgående från det ovan sagda är det uppenbart att medel inte har beviljats för verksamheten på färjlinjen.

#### 4.3. LR har agerat aktsamt och i enlighet med lojalitetsplikten

30. Konsortiet framför i stycke 32 i utsagan att LR inte agerat enligt lojalitetsplikten, och att LR endast begränsat beloppet på sin egen skadeståndsskyldighet. Detta är inte korrekt. Genom att LR utan dröjsmål 21.1.2020 sagt upp Avtalet när det stått klart att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten har Konsortiet givits betydligt större möjligheter att anpassa sin verksamhet utgående från detta faktum, jämfört med en situation där Avtalet skulle sagts upp i slutet av år 2021 efter att budgeten för år 2022 antagits av lagtinget.
31. Såsom LR framfört under kapitel 3.2.3. i svaromålet är LR:s ersättningsskyldighet vid avtalsenlig uppsägning i stöd av punkt 16.4 i Avtalet begränsad till kostnader för Avtalets uppfyllande som på grund av uppsägningen blivit onödiga<sup>4</sup>. Genom att LR sagt upp Avtalet utan dröjsmål när det stått klart att medel inte skulle komma att beviljas för verksamheten har Ansgars och FF:s övriga icke-ersättningsgilla kostnader följaktligen kunnat begränsas.

<sup>3</sup> Se sid 6, stycke 4 i landskapsrevisionens ”Granskning av projekt västra Föglö”, daterad 22.2.2021, nr 12/2021, som utgör en del av landskapsrevisionens effektivitetsrevision för år 2020 (se utdrag i [Bilaga 4](#)).

<sup>4</sup> Grunden för denna tolkning framgår av punkt 16.6 i Avtalet gällande rätt till ersättning vid en avtalsreglerad uppsägning i visst specifikt fall där det dock anges att maximalt belopp för den kostnadsersättning som kan utgå. Landskapsregeringens tolkning av punkt 16.4. i Avtalet är i detta hänseende logisk då Avtalet inte uttryckligen friskriver landskapsregeringen från en ersättningsskyldighet vid en uppsägning i stöd av sagda punkt.



32. Utgående från detta har LR agerat både aktsamt och i enlighet med den avtalsrättsliga lojalitetsplikten.

#### 4.4. Syftet med och tolkningen av punkt 16.4 i Avtalet

33. LR har i stycke 47 i svaromålet framfört att Konsortiets tolkning om att Konsortiet vid en avtalsenlig uppsägning enligt Avtalets punkt 16.4 skulle vara berättigad till ersättning för utebliven framtida vinst innebär att den i Avtalet föreskrivna rätten till uppsägning saknar betydelse. Konsortiet framför i förhållande till detta i stycke 98 i sin utsaga att Konsortiet för det fall att Avtalets punkt 16.4 inte skulle ha intagits i Avtalet skulle ha kunnat kräva att LR fullgör Avtalet under hela den kvarvarande avtalsperioden. Detta är inte korrekt.
34. Även i avsaknad av skrivningen i punkt 16.4 i Avtalet skulle Konsortiet inte haft rätt att kräva fullgörelse av Avtalet under hela den kvarvarande avtalsperioden mot LR:s vilja. Det finns nämligen betydande begränsningar i förhållande till parts rätt att kräva fullgörelse, dvs. att utföra naturaförpliktelse. Skyldighet att utföra naturaförpliktelse bortfaller bl.a. om naturaförpliktelsen skulle kräva oproportionerliga uppoffringar från gäldenären i förhållande till nyttan hos borgenären. Begränsningarna för ansvar för naturaförpliktelser är även betydande om avtalsbrottet visar sig i långvarigt avtal såsom en ogrundad uppsägning.<sup>5</sup>
35. I aktuellt fall är det fråga ett långvarigt avtal (15 år), och fullgörelse av Avtalet skulle från LR:s sida kräva betydande investeringar i infrastrukturen. Det kan i detta sammanhang även noteras att investeringsfullmakten om 40 miljoner euro för infrastrukturprojektet återtog av lagtinget 13.12.2019. Fullgörelse av Avtalet skulle även innebära att LR skulle vara uppbunden av trafikarrangemanget för lång tid, vilken skulle förhindra möjligheten att hitta mer ändamålsenliga lösningar för skärgårds-trafiken.
36. I aktuellt fall skulle Konsortiets intresse av att fullgöra avtalet i stora drag bestå i att få trafikera färjlinjen mot den avtalsenliga ersättning som LR skulle erlagga. Detta intresse är dock endast av ekonomisk karaktär, och detta intresse skulle därför vid en ogrundad uppsägning lika väl kunna uppfyllas genom skadeståndsersättning. Konsortiets resurser skulle då även kunna frigöras för andra projekt.
37. Utgående från detta skulle fullgörelse av Avtalet vid en ogrundad uppsägning kräva enorma och oproportionella uppoffringar från LR (såsom omfattande uppföranden av infrastruktur) i förhållande till det begränsade intresse Konsortiet skulle ha att fullgöra Avtalet. Skyldighet att fullgöra Avtalet skulle inte heller kunna verkställas i praktiken. Därmed är det uppenbart att Konsortiet inte skulle haft rätt att kräva fullgörelse av Avtalet även om punkt 16.4 inte skulle ha intagits i Avtalet. Därmed saknar Avtalets punkt 16.4 betydelse om den ska tolkas på det sätt som Konsortiet hävdar. Detta stöder LR:s tolkning av avtalspunkten.
38. För ordningens skull noterar LR att de formuleringar i andra avtal som Konsortiet hänvisar till i stycke 81 och 82 i utsagan saknar relevans i här aktuellt fall, då dessa avtal inte avsåg entreprenader där nytt fartyg skulle byggas för trafiken i fråga. Därtill

<sup>5</sup> Se exempelvis Norros: Vahingonkorvaus kestopimuksen oikeudettoman irtisanomisen perusteella, Defensor Legis N:o 4/2009, s. 635-636.

har LR inte ens påstått att Konsortiet inte skulle vara berättigad till någon ersättning vid en uppsägning till följd av att medel inte beviljas för verksamheten. LRs uppfattning har varit att Avtalet vid en sådan uppsägning berättigar till ersättning för de kostnader Ansgar och FF haft för Avtalets uppfyllande fram till tidpunkten för uppsägningen och som på grund av uppsägningen blivit onödiga (se fotnot 4 ovan). I svaromålet har LR förtydligat att det är detta som utgör det negativa kontraktsintresset i här aktuellt fall.

39. Konsortiet framför i stycke 88-94 i utsagan att de andra villkoren i Avtalets punkt 16 stöder Konsortiets tolkning att ersättning enligt punkt 16.4 avser det positiva kontraktsintresset. Någon sådan slutsats kan inte dras av dessa andra villkor. De andra villkoren i Avtalets punkt 16 avser andra, med punkt 16.4 icke-jämförbara, situationer. Konsortiets påstående om att LRs tolkning av punkt 16.4 skulle medföra att ersättningsansvaret är detsamma som för ångerrätten enligt punkt 16.6 är inte heller korrekt; till skillnad från punkt 16.6 finns det avseende punkt 16.4 bl.a. inget beloppsbegränsning för ersättningen.

## 5. OM DE YRKADE BELOPPEN OCH DRÖJSMÅLSRÄNTA

### 5.1. Avsaknad av kausalitet mellan Konsortiet och påstådd skada

40. De kostnader och den uteblivna vinst som Konsortiet yrkat ersättning för bestrids fortsättningsvis som outredda och ostyrkta.
41. Konsortiet har bevisbördan för att det ska föreligga kausalitet mellan påstådd skada och påstådd ansvarsgrund. Fundamentalt för att skadeståndsskyldighet ska föreligga är att relationen mellan en individualiserad skadelidande och individualiserad skadevällare styrks.
42. Konsortiet har inte individualiserat den skadelidande parten. Det är fortsättningsvis oklart vilken juridisk person som påstås ha lidit vilken ekonomisk skada. Konsortiet är inte någon juridisk person och kan således inte heller i sig självt anses ha lidit någon skada. Tidigare har Konsortiet anfört att FF endast skulle svara för anskaffning av fartyg medan Ansgar skulle svara för driften för trafiken. Nu har det förblivit helt tyst, eller oklart, hur uppgifterna skulle fördela sig inom Konsortiet och vilken part som egentligen lidit skada och till vilket påstått belopp.
43. Otydligheten framträder speciellt i förhållande till yrkandet om utebliven vinst, vilket också bestridits till grunden då något avtalsbrott som skulle berättiga till ersättning för utebliven vinst inte föreligger (se närmare svaromålet stycke 56–58). Konsortiet kan inte redogöra för utebliven vinst då Konsortiet inte är någon juridisk person, inte bedriver någon verksamhet och inte heller har några historiska ekonomiska siffror att uppvisa för sin verksamhet. Inom Konsortiet, samarbetet mellan Ansgar och FF, har det, som nämnts, varit Ansgar som skulle driva färjetrafiken medan FF stod för tillhandahållandet av färjan. Det torde således uteslutande vara Ansgar, och inte FF, som är den påstådda och eventuella skadelidande parten för att trafiken av färjelinjen inte kommer att bedrivas enligt Avtalet.
44. Inte heller Konsortiets yrkande om ersättning för uppkomna kostnader som blivit onödiga till följd av att Avtalet bringats att upphöra i förtid är individualiserade eller påvisade i en sådan grad att adekvat kausalitet mellan de yrkade kostnaderna och

Konsortiet kan anses föreligga. Konsortiets bevis K25-K27 klargör inte på något sätt dessa omständigheter och oklarheter.

45. LR kan i detta skede inte vitsorda några av Konsortiets yrkade kostnader, även om LR fortsättningsvis är av uppfattningen att Ansgar respektive FF enligt Avtalet har en rätt till ersättning (till följd av uppsägningen av Avtalet) för de individuella kostnader Ansgar respektive FF har haft för Avtalets uppfyllande, men vilka blivit onödiga till följd av uppsägningen.

## 5.2. Uppkomna kostnader – avsaknad av adekvat kausalitet

46. I det fall att tingsrätten, mot förmodan, anser det vara möjligt för en icke individualiserad part att kräva skadestånd, motsätter sig LR ersättningsanspråket då anspråket inte är specificerat i en sådan grad att LR kan ta ställning till om detta rör kostnader som Konsortiet de facto haft för Avtalets uppfyllande fram till tidpunkten för uppsägning, vilka blivit onödiga samt om de angivna kostnaderna är skäliga och adekvata.
47. Konsortiets bevis K25 består av en sammanställning av kostnader och vissa fakturor, kvittenser eller bevis på betalningar. LR har följande kommentarer till de kostnader som framgår av sammanställningen och de underlag som presenterats:
- Kostnader som hänför sig till en tidpunkt efter uppsägningen och som överhuvudtaget inte har relevans för Avtalets uppfyllande, såsom t.ex. DHL-kostnader för skickande av material till Konsortiets ombud advokat Lindfors är inte kostnader som LR enligt avtalet har en skyldighet att ersätta.
  - 24 av de i sammanställningen 40 uppräknade kostnadsposterna har uppkommit efter tidpunkten för uppsägningen, 21.1.2020. Det framgår inte av respektive dokument eller av käranden övrig åberopad bevisning på vilket sätt dessa kostnader trots detta skulle hänföra sig till tidpunkten innan uppsägningen och på vilket sätt de rör Avtalets uppfyllande.
  - Fakturorna för advokat- och juristkostnader (HPP Asianajotoimisto Oy, Neptun Juridica Oy, Bäck Advokatbyrå Ab) saknar specifikationer över vidtagna åtgärder. Det är omöjligt för LR att ta ställning till om kostnaderna varit skäliga och relevanta i ärendet.
  - Kvittenserna avseende logi- och resekostnader som tidsmässigt uppkommit innan avtalet uppsagts ifrågasätts inte beloppsmässigt, däremot ifrågasätts om de faktiskt har varit kostnader som varit nödvändiga för Avtalets uppfyllande.
  - Proformafakturan om totalt 370 315,40 euro från CRIST SA avseende kostnader för modifieringar och partiella annulleringar av initial skiss saknar specifikationer. LR kan således inte ta ställning till om beloppet som anges i proformafakturan i sin helhet består av för anpassningen av fartyget nödvändiga åtgärder föranledda av uppsägningen. Det angivna beloppet bedöms även som oskäligt högt.
48. De belopp om totalt 69 349,25 euro som Konsortiet i sin stämningsansökan anger som kostnad för arbetstid med anledning av kostnader på grund av Avtalets kommande uppsägning, kostnader tillhörande trafikavtalet, kostnader tillhörande varvsavtalet bestrids fortsättningsvis då Konsortiet inte redovisat dessa närmare. LR bedömer dem som oskäligt höga och ifrågasätter således om samtliga kostnader utslutande hänför sig till Avtalets uppsägning.

49. Konsortiet har bevisbördan vad gäller adekvat kausalitet för samtliga kostnadsanspråk.

### 5.3. Påstått utebliven vinst - avsaknad av adekvat kausalitet

50. I det fall att tingsrätten, mot förmodan, anser det vara möjligt för en icke individualiserad part att kräva skadestånd motsätter sig LR skadeståndsyrkandet avseende uteblivens vinst primärt på den grunden att Avtalet endast berättigar till ersättning för de kostnader Ansgar och FF haft för Avtalets uppfyllande och som på grund av uppsägningen blivit onödiga. LR åberopar vidare (sekundärt) att det avseende kravet på ersättning för utebliven vinst inte föreligger ett sådant *adekvat samband* mellan uppsägningen och den påstådda skadan som skulle berättiga till ersättning.
51. Bestridandegrunden avseende Konsortiets avsaknad av rätt till ersättning för utebliven vinst som sådan, har angivits och preciserats i LR:s svaromål, styckena 40-58. Avseende den sekundära grunden för bestridandet - avsaknad av adekvat kausalitet - önskar LR framföra följande:
52. Att ålägga LR ersättningsskyldighet för utebliven vinst, på sätt som Konsortiet hävdar, för ett avtal där avtalstiden och den verksamhet som kan föranleda en vinst eller förlust för FF och/eller Ansgar påbörjas först tre (3) år efter avtalets undertecknande och över två (2) år efter att avtalet sagts upp är inte rimligt.
53. Det kan inte förväntas, i ett fall med föreliggande omständigheter, att LR vid tidpunkten för uppsägningen ska kunna förutse att Konsortiet de facto skulle kunna förorsakas en faktiskt och verklig skada i form av utebliven vinst, i den omfattning som nu påstås, 15 år framåt i tiden, eller ens tre (3) år framåt i tiden. I och med denna omständighet saknas adekvat kausalitet för hela den skada (utebliven vinst för 15 år) som Konsortiet nu åberopar.
54. Det är inte rimligt eller skäligt att ålägga ett skadeståndsansvar för ett eventuellt framtida ekonomiskt utfall som inte inträffat och som inte ens med säkerhet kommer att inträffa; tvärtom förefaller det säkert att det utfall som Konsortiet spekulerar om inte kommer att inträffa med beaktande av att det inte går att förutse vad som händer 15 år framåt i tiden. Den påstådda skadan har ännu inte ens uppstått och den är - i förhållande till LR:s handlande - alltför avlägsen och framförallt osäker för att överhuvudtaget kunna anses vara adekvat.
55. Konsortiet har bevisbördan vad gäller den påstådda uteblivna vinstens adekvata kausalitet för 15 år framåt i tiden.
56. I nuläget framstår Konsortiets anspråk snarast som ett försök att utfå en omfattande ersättning (berika sig) utan att överhuvudtaget behöva vidta några alternativa åtgärder eller beakta en verksamhetsrisk.

### 5.4. Utebliven vinst - skadebegränsning

57. Även om tingsrätten, mot förmodan, skulle finna att Konsortiets yrkande på ersättning för utebliven vinst vore berättigat i och för sig, har Konsortiet inte någon

rättslig grund för det belopp som yrkats då Konsortiet i anslutning till sitt yrkande överhuvudtaget inte tagit i beaktande sin skyldighet att begränsa sin skada.

58. Skyldigheten för en skadelidande att begränsa sin skada föreligger oberoende av eventuell culpa.
59. Skadebegränsningsplikten innebär en skyldighet för den skadelidande att agera som om den skadelidande inte visste att denne skulle komma att ersättas av motparten. Skadebegränsningsplikten inträder så snart den skadelidande får klart för sig att denne drabbats av en skadegörande handling, vilket i detta fall är då Konsortiet fick kännedom om att LR inte längre hade förutsättningar att genomföra Avtalet, och senast då LR sade upp Avtalet.
60. Konsortiet (eller den respektive käre som anser sig berättigad till ersättning för utebliven vinst) har således en skyldighet att begränsa den skada som man påstår att har uppstått för den skadelidande parten. Detta innebär att Konsortiet (eller den respektive käre som anser sig berättigad till ersättning för utebliven vinst) har en skyldighet att så fort som möjligt hitta för Avtalet ersättande uppdrag och ersättande verksamhet.
61. Konsortiet yrkar ersättning för utebliven vinst för ett avtal som var avsett att verkställas från och med 1.4.2022 och 15 år framöver, således till år 2037. Då Konsortiet nu kräver skadestånd för utebliven vinst för hela avtalsperioden fram till år 2037 innebär detta att Konsortiet också framför att det t.ex. inte har för avsikt att nyttja den personal eller de resurser som skulle ha varit vikta för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm för annan inkomstinbringande verksamhet under hela nämnda tidsperiod. Att inte ha för avsikt att vidta några som helt skadebegränsande åtgärder – t.ex. i form av annan verksamhet - under närmare 17 år är inte att begränsa sin skada. Att inte bedriva någon kompletterande eller ersättande verksamhet de kommande 17 åren är knappast Konsortiets och de bakomliggande bolagens ärliga avsikt.
62. LR noterar t.ex. att Konsortiet enligt uppgift beslutat att göra ändringar på den färja som ursprungligen beställts för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm så att den ska kunna nyttjas i annan verksamhet; dvs. FF har fullföljt beställningen av den ursprungliga färjan men med anpassningar för annan verksamhet. Färjan kommer således uppenbart att nyttjas i en ersättande verksamhet. Denna framtida verksamhet och den eventuella vinst den kan inbringa har Konsortiet inte tagit i beaktande i beräkningarna av sin påstådda uteblivna vinst.
63. Med hänvisning till förbudet om berikande bör en beräkning av utebliven vinst även omfatta poster avseende inkomster som kan erhållas genom skadebegränsande åtgärder. Skadebegränsningsplikten existerar för att undvika onödigt stora skador, men även för att minimera risken för rättssmissbruk av skadeståndsinstitutet. Konsortiet har hittills inte uppfyllt sin skyldighet visavi redogörelse för de skadebegränsande åtgärder som vidtas.

## 5.5. Utebliven vinst - felaktiga beräkningsgrunder

### 5.5.1. Inledande anmärkningar

64. I det fall att tingsrätten, mot förmodan, anser att Konsortiet - utan att precisera vilket bolag av kändarna som egentligen lidit skada samt på vilken grund och på vilket sätt samt med beaktande av uppdelningen mellan kändarna vad gällde Avtalets fullgörande - kan ses som en relevant skadelidande part samt att yrkandet på utebliven vinst är berättigat, uppkommer frågan vilka bakgrunds- eller referenssiffror som ska ligga till grund för beräkningen och bedömningen av en eventuell och påstådd framtida skada.
65. Konsortiet har uppkommit inkom för drivandet av färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm enligt Avtalet. Konsortiet som sådant kan därmed inte uppvisa några egna historiska siffror som med tillräcklig grad av sannolikhet skulle kunna bekräfta en framtida utebliven vinst för Konsortiet. Såsom tidigare noterats har FF uppenbarligen vidhållit beställningen av fartyget (enligt Avtalet) och anpassat detta så att det kan utnyttjas i en annan verksamhet. Eftersom det tidigare angivits att Ansgar skulle svara för driften av den aktuella trafiken uppkommer frågan om beräkningen av en eventuell utebliven vinst således uteslutande bör grunda sig på Ansgars verksamhet och Ansgars historiska resultat. Konsortiet har nu – utan närmare förklaring – valt att jämföra sina beräkningar med FF-koncernens historiska siffror på sätt som framgår i den Power Point-presentation som inlämnats som bevis K26; detta är direkt missvisande då det inte är FF som skulle ha bedrivit den operativa verksamheten enligt Avtalet. En dylik jämförelse är heller inte rimlig mot bakgrund av att FFs (som i sin helhet ägs av Finska staten) verksamhet inte har varit konkurrensutsatt med samma förutsättningar som den nu ifrågavarande entreprenaden. Det torde vara uppenbart varför ”konsortiet” valt att inte utgå från Ansgars historiska siffror i sitt försök att påvisa en framtida utebliven vinst.
66. LR motsätter sig även i övrigt det sätt på vilket beräkningen av utebliven vinst gjorts samt de grunder Konsortiet baserar sin uträkning på.

### 5.5.2. En anbudskalkyl i en offentlig upphandling kan inte tillmätas värde för beräkningen

67. Av bevis K26 framgår att beräkningsgrunderna för de yrkade beloppen baserar sig på Konsortiets anbudskalkyl till den offentliga upphandlingen för färjetrafiken mellan Svinö och Mellanholm.
68. En anbudskalkyl i en offentlig upphandling utgör inget bevis för anbudsgivarens faktiska och påstådda framtida kostnader för sin verksamhet. Anbudspriset, och sätet att framräkna detta, kan vara beroende av en rad omständigheter såsom förväntad konkurrens och viljan att vilja vinna anbudstävlingen. Konsortiet gav ett betydligt lägre pris än övriga anbudsgivare. Av denna orsak är det av betydelse att Konsortiet visar samtliga kostnadsposter och även siffrorna för varje enskild kostnads-post. Det bör även noteras att i en dylik utredning måste visas att avdrag för vidtagna skadebegränsande åtgärder har beaktats, vilket uppenbarligen inte är fallet i Konsortiets beräkning.

69. Beräkningarna av utebliven vinst kan således inte uteslutande grunda sig på en anbuds-kalkyl. Konsortiet måste visa att de estimerade siffrorna grundar sig på en plausibel uppskattning av faktiska framtida kostnader, och med beaktande av de omständigheter och variationer som olika framtida scenarion under 15 år kan medföra.

### 5.5.3. Angiven diskonteringsränta är felaktig

70. Den i beräkningen angivna diskonteringsräntan är för låg och beaktar inte grunderna för en diskontering av ersättning som omfattar framtida intäkter. Grundidén med en diskontering av en ersättning till nuvärdet är att den skadelidande erhåller penningmedel (i förskott) som denna har möjlighet att investera och således kommer medlen att inbringa avkastning. Man kan – i avsaknad av annan utredning - utgå från vad en förnuftig och rationell investering skulle ge för avkastning om den skadelidande skulle investera pengarna omedelbart då han erhållit dem. Vidare kan det finnas orsak att bedöma vilken avkastningsgrad en investering i den egna verksamheten förväntas ge.
71. Den av käranden framförda diskonteringsräntan tar heller inte i beaktande befintliga marknadsrisker. LR har inhämtat ett sakkunnigutlåtande från Ernst & Young för att analysera den av Konsortiet framställda skadeberäkningen, *EY Economic Advisory, Dispute support – Quantification of economic damages ("Utlåtandet")*, svarandens bevis S1. I denna rapport framförs korrekta alternativ att fastslå diskonteringsräntan som samtidigt tar i beaktande genomsnittliga avkastningen på marknaden för drift och underhåll.

### 5.5.4. Konsortiets skadeberäkning är inte rimlig

72. Den av Konsortiet framställda beräkningen av utebliven vinst i form av PP-presentationen, bevis K26, samt utlåtandet av FFs revisionsbolag, bevis K27, tar inte hänsyn till att avtalsperioden för vilken de kräver utebliven vinst sträcker sig 15 år framåt i tiden. Konsortiets beräkningar noterar, som enda faktorer som kan påverka inkomsterna nedåt, en servicenivårisk och dockningskostnader. En solid ekonomisk beräkning som baserar sig på vedertagna ekonomiska teorier måste däremot alltid ta i beaktande en viss form av osäkerhet avseende framtida utgifter och intäkter. Ju längre fram i tiden dessa sträcker sig desto större osäkerhet.
73. Ovan nämnda omständigheter utvecklas närmare, ur ett ekonomiskt hänseende, i Utlåtandet. Utlåtandet noterar också andra brister i kärandens beräkning avseende utebliven vinst, vilka inte specifikt omnämns här men som också visar att den av Konsortiet presenterade beräkningen inte följer branschpraxis vid beräkning av vinst.
74. I Utlåtandet presenterar Ernst & Young en alternativ beräkning, baserad på vedertagna ekonomiska teorier, som tar i beaktande dels den osäkerhet som alltid finns i förhållande till framtida intäkter och kostnader, dels frigörandet av resurser som skett med anledning av Avtalets upphörande. Enligt denna alternativa och vedertagna beräkning skulle den relevanta uteblivna vinsten uppgå till 3 300 802 euro om man utgår från en omställningsperiod för Konsortiet om 2 år samt att Konsortiet kunde omplacera ca. hälften av Avtalets behållning. Om man däremot utgår från att Konsortiet skulle få möjlighet att till fullo ersätta inkomsterna från Avtalet med inkomster från alternativa rutter beräknas den uteblivna vinsten uppgå till 1 397 248 euro.

Utlåtandet, som baserar sig på vedertagna beräkningsprinciper, visar att Konsortiets yrkande på utebliven vinst inte är rimligt.

75. Noteras bör, för sakens skull, att Utlåtandet inte tar ställning till de kostnader som Konsortiet presenterat att man förorsakats med anledning av Avtalets upphörande och som LR bestrider som delvis ogrundade och ostyrkta. LR bestrider även själva grunden för yrkandet om utebliven vinst. Siffrorna som framförs i Utlåtandet ska således inte ses som medgivna.
76. Sammanfattningsvis konstateras att den beräkning av utebliven vinst som käranden presenterat är bristfällig till den grad att den inte på ett plausibelt sätt visar Konsortiets – och inte heller Ansgars eller FFs - uteblivna vinst. Konsortiets skadeberäkningar kan således inte överhuvudtaget läggas till grund för en bedömning av en skälig ersättning, för det fall att en ersättningsskyldighet skulle föreligga.
77. Med den utredning som nu ligger tillhanda finns det således ingen möjlighet för LR (eller tingsrätten för den delen) att bedöma och ta ställning till ersättningsyrkandenas vederhäftighet och skälighet. Konsortiet har bevisbördan att påvisa skadan och dess belopp. Det yrkade kravet på utebliven vinst är oskäligt och ogrundat och bör forkastas som ostyrkt. Det yrkade kravet på ersättning för onödiga kostnader är ännu outrett och ostyrkt.

## 6. FÖRETEENDE AV HANDLINGAR

78. Svaranden bifogar till utsagan de dokument som käranden begärt att ska företes dem. Någon edition är således inte nödvändig.
  - i) Konsekvensbedömning av respektive utfall i omröstning om spörsmål (Avtal om färjetrafik Svinö-Mellanholm)
  - ii) Pressmeddelande 26.9.2019- Upphandlingen av elhybridfärja
  - iii) PM över fullmakter och budgetmedel rörande ny färja på totalentreprenad till Föglötrafiken
79. Svaranden noterar att ovan nämnda dokument avser den situation som rådde innan en ny landskapsregering tillträdde 10.12.2019. I och med valresultatet hösten 2019 och den nya landskapsregeringens sammansättning kom förutsättningarna att ändra, varvid även uppkom en avtalsenlig grund för att säga upp Avtalet (punkt 16.4).

## 7. BEVISNING

### 7.1. Skriftlig bevisning

- 1) Ernst & Youngs (EY Economic Advisory) utlåtande 30.9.2021 (S1)  
Bevistema: Beräkning av utebliven vinst. Kärandens beräkning saknar grund.

### 7.2. Muntlig bevisning

- 1) Emmi Martikainen (PhD), Associate Partner, Valuation, Modelling and Economics, Ernst & Young.  
Bevistema: Beräkning av utebliven vinst.



**7.3. Övrigt material**

- 1) Åtgärdsmotion nr 2/2016-2017, 28.3.2017 (Bilaga 2).
- 2) Ålands landskapsregerings protokoll nr 19, 10.12.2019 (Bilaga 3).
- 3) Utdrag ur landskapsrevisionens rapport ”Granskning av projekt västra Föglö”, daterad 22.2.2021, nr 12/2021 (Bilaga 4).

Mariehamn den 7 oktober 2021

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

Uppsatt av

Daniel Widman  
advokat, vicehäradshövding, Mariehamn

# EY Economic Advisory

Dispute support - Quantification of economic damages

Report prepared for Widman & Co Ab in  
Ålands landskapsregering/Finlands  
Färjetrafik dispute



## Table of contents

Executive summary .....	2
1. Introduction .....	4
1.1 Overview of the case .....	4
1.2 EY's role.....	4
1.3 Our credentials and expertise.....	5
2. Damages estimates - The consortium's calculations .....	5
2.1 Overview of the calculations .....	6
2.2 Assumptions behind the consortium's calculations .....	6
2.3 Sensitivity analysis of the consortium's calculations of loss .....	8
3. Damages estimates - EY Economic Advisory.....	9
3.1 Theory-based factual and counterfactual scenario.....	9
3.2 Our method in estimating the total economic damage .....	9
3.3 Results - EY's estimation of economic loss.....	19
3.3.1 Step 1: EY estimation of foregone profit under different assumptions .....	19
3.3.2 Step 2: EY estimation of loss accounting for profit from alternative activity .....	20
4. Conclusions and recommendations.....	22
Appendix .....	23

## Executive summary

EY has been commissioned by Widman & Co Attorneys at law, who represents Ålands landskapsregering, which is the provincial government of Åland, to evaluate existing damages calculations provided by Finlands Färjetrafik Ab and Ansgar Ab (from now on “the consortium”) and to produce our own independent estimate of economic damages in a contract dispute case between the landskapsregering and the consortium. Our role is to act as economic advisors in the case using the information and data made available to us during our assessment.

The dispute concerns a contract by which the consortium would have operated ferry traffic between Svinö and Mellanholm over the period 2022-2037. The consortium’s obligations would have included transporting passengers, goods and vehicles between Svinö and Mellanholm. A new hybrid ferry was to be commissioned with the purpose of serving this route. The consortium was due to receive monthly compensation of 370 750 euros per month from the landskapsregering. However, in January 2020, over two years before the planned start date, Ålands landskapsregering terminated the contract. The damage calculations concern the economic loss that the consortium suffered due to the termination.

We follow the well-established methodology of estimating economic damage by constructing two scenarios: the counterfactual and the factual scenario. The objective of the exercise is to place the consortium in the position it would have been in, had Ålands landskapsregering not terminated the contract. The counterfactual scenario describes the profit the consortium would have made, had the contract been in place as planned over the fifteen-year period. The factual scenario describes what will most likely happen after the contract was terminated, over the fifteen-year contract period. The economic loss or damage is the difference in the consortium’s profit between these two scenarios. Both scenarios extend to the future and are thus uncertain, which we acknowledge in our estimations. These changes alone result in baseline estimate of 5 213 718 euros for foregone profit, compared to consortium’s own estimate of 10 027 591 euros.

Our economic loss calculation includes loss from wasted expenditure and the loss from foregone profit. In assessing the wasted expenditure, we follow the estimate reported by the consortium. In assessing the foregone profit, we use a discounted cash flow method to calculate the net present value of the profit. We take some assumptions provided by the consortium as given in our calculations, such as certain cost categories or using annual index adjustments. However, we do not accept the consortium’s view that the cash flow would be in essence risk-free but calculate a discount rate that better captures the firm-specific risk. In addition, we use a level of earnings that is based on a peer-group of comparable firms in the industry. These two choices alone affect the estimate of the foregone profit significantly.

Perhaps the largest difference between our approach and the consortium’s approach is what is believed to happen after the contract was terminated. While the consortium loses the profit from the Svinö-Mellanholm-route, termination of the contract frees the resources for other use. Based on our understanding, the consortium can successfully bid for and operate other routes over the fifteen-year contract period, following an adjustment period. If this profit from alternative use of the resources is not included in the damage estimation, the consortium would receive compensation for the lost profit *and* the profit from the routes operated with the saved resources. This would result in

overcompensation. In fact, the damage estimation presented by the consortium takes this view which is, based on our expertise, erroneous.

After estimating the present value of the foregone profit and deducting from it the profit from operating alternative routes, and including the wasted expenditure, we arrive at a recommended estimate of total economic loss of 3 300 802 euros. This estimate is based on assuming a two-year adjustment period to find new routes and assuming that the consortium can replace approximately half of the profit the Svinö-Mellanholm route would have provided. This is, to our understanding, a rather generous estimate from the consortium's perspective. For comparison, if we assume that the consortium could in two-years timeframe replace the Svinö-Mellanholm route fully, the estimate of total economic loss would be 1 397 248 euros.

## 1. Introduction

### 1.1 Overview of the case

Ålands landskapsregering (ÅLR from here onwards) entered into an agreement with Finlands Färjetrafik Ab / Suomen Lauttaliikenne Oy (FF) and Ansgar Ab (Ansgar) on the 2.9.2019, whereby Finlands Färjetrafik and Ansgar (the consortium) were contracted to operate ferry traffic between Svinö and Mellanholm.

The consortium's obligations would have included operating ferry traffic between Svinö and Mellanholm by transporting passengers, goods and vehicles between these two ferry ports. In addition to operating ferry traffic, the consortium would have been in charge of acquiring suitable ferries and necessary in-harbour machinery and equipment, as well as operating and maintaining all on-shore real-estate and machinery during the contract period. A new hybrid ferry was to be commissioned by FF with the purpose of serving this route.

The contract was meant to run for 15 years, starting on 1.4.2022. According to the terms of the contract, the consortium was due to receive monthly compensation of 370 750 euros per month starting on the 1.4.2022. The compensation was to be index adjusted yearly based on a pre-determined formula.

The contract was terminated by ÅLR on the 21.1.2020. The consortium presented their claim for damages due to breach of contract, covering the following:

- ▶ Claims for foregone profit as a result of the breach and the loss of the monthly compensation as defined in the contract.
- ▶ Claims for wasted expenditure, including internal and external costs as a result of the breach and the cost of having to cancel the order for the hybrid ferry.

According to the consortium's calculations, the total damage consisting of foregone profit and wasted expenditure is 10 546 966,49 euro.

### 1.2 EY's role

Widman & Co Attorneys at law, who act as ÅLR's legal representatives in the case, have asked EY Economic Advisory to provide a comprehensive assessment of potential economic damages following the termination of the Svinö-Mellanholm-contract. Our role is to act as economic advisors and to provide an independent expert assessment of the economic damages. In this report, we describe our approach and the findings of our analysis in detail. We have approached the task by firstly, assessing the consortium's damage calculation and secondly, providing our own calculation of the damage. The scope of the work detailed in this report is summarised below.

- ▶ *The consortium's damages calculations*
  - ▶ In the first section of this report, we present a comprehensive evaluation of the consortium's calculations for foregone profit and wasted expenditure. We have evaluated the assumptions and underlying choices that the consortium has made to produce their estimate, as these assumptions are significant in determining the amount and accuracy of the claim.
  - ▶ We have assessed the soundness and theoretical foundation of the consortium's calculations and how sensitive the results are to changes in key assumptions. This phase of the analysis includes evaluating areas such as how the consortium has formulated the counterfactual (and factual), how they have selected the discount rate and how they have accounted for the impact of uncertainty on future flows of foregone profit.
- ▶ *EY's economic damage calculations*

- ▶ After evaluating the consortium's damage calculation, we produce our own estimates of economic damage. Our approach and results are based on our knowledge of economic theory and best practice in terms of quantifying economic damages in disputes.
- ▶ Following the common practice of evaluating economic damages, we build a counterfactual scenario and compare it to the factual scenario. The purpose of the counterfactual scenario is to place the consortium in a position where they would have been had the Svinö-Mellanholm contract not been terminated. The factual scenario describes what is reasonable to expect to happen following the termination of the contract. The difference between the two scenarios is the economic damage that can be attributed to the termination of the contract.
- ▶ To assess the factual state, we have evaluated whether the consortium could, after an adjustment period, find alternative sources of revenue to replace some of the activity lost due to the termination of the Svinö-Mellanholm contract. Termination of the contract means that the consortium does not earn the revenues and profit it would have received over the fifteen-year contract period. However, termination of the contract frees the consortium to put its resources to other use and to find alternative sources of revenue. We estimate the present value of this alternative revenue and deduct it from our estimate of foregone profit.
- ▶ Since the Svinö-Mellanholm contract would have extended to the future, estimation of economic loss requires evaluating uncertain events and uncertain cash flows, both in the counterfactual and in the factual state.
- ▶ The consortium uses a fixed discount rate of one percent to calculate the present value of foregone profit. To reflect the uncertainty of cash flows, we construct a discount rate that is theory-based and better reflects the uncertainty of future cash flows in this particular industry. Our estimate of future earning also differs from that of the consortium in that we base our estimate on the earnings of a comparable peer group.
- ▶ To take the uncertainty further into account, we present sensitivity analysis on how the estimate of loss reacts to changes in the underlying assumptions.
- ▶ Finally, our estimation of total economic damage includes the foregone profit (less the alternative profit) plus the expenditure that is lost due to the termination of the contract (wasted expenditure).

### 1.3 Our credentials and expertise

The EY Economic Advisory team has broad-based experience in supporting clients with dispute cases across commercial, antitrust and regulatory disputes. Our experts provide robust economic evidence of damages incurred and act as expert witness in court. Our team has experience supporting clients across geographies and various industrial sectors, with capacity to produce expert economic analysis across areas such as commercial, antitrust and regulatory disputes. EY Economic Advisory and our dispute support service combines economic expertise with financial analysis, modeling and valuation, with knowledge and understanding of the underlying legal context. The CV's of the team members are available upon request.

## 2. Damages estimates - The consortium's calculations

### 2.1 Overview of the calculations

The consortium evaluates the economic damage by estimating wasted external and internal expenditure and the foregone profit following the termination of the contract. The consortium's calculations are summarised below separately for the wasted expenditure and for the foregone profit.

- ▶ **Wasted expenditure:**
  - ▶ External costs: according to the calculations provided by FinFerries<sup>1</sup>, the termination of the contract has caused a loss of 436 026,41 euros in external costs for the consortium. These costs include wasted expenditure caused by the termination of the contract, costs related to exiting the agreement of operating ferry traffic in the route in question and costs related to terminating the docking agreement.
  - ▶ Internal costs: the wasted internal costs attributable to the termination of the contract are estimated to be 83 348,91 euros. The documentation provided by FinFerries suggests that these costs consist of wasted internal working hours, internal travel costs and other costs, such as premises/location or IT -related expenditure.
  
- ▶ **Foregone profit:**

The consortium has assumed that the alleged breach entitles them to full compensation of foregone profit, based on the monthly payments defined in the contract. Their calculations suggest that these future cash flows have been index adjusted according to a pre-determined formula and then discounted using a discount rate of 1 percent to obtain the present value. These calculations assume that the only deductions to these payments result from docking and service level risk. Their estimates suggest that the consortium should be compensated for 10 027 591,17 euros in foregone profit.

  - ▶ The consortium's methodological starting point is that there is no uncertainty related to the future cash flows, despite the fact that the foregone profit and Earnings Before Tax (EBT) are forecasted 15-years into the future, starting in 2022.
  - ▶ The consortium's approach suggests implicitly that the consortium should receive full compensation for foregone profit, as well as revenues from all alternative activity that they could have generated to replace the revenues from the contract, placing them in a better position compared to the scenario, where the contract would have stayed in place.

### 2.2 Assumptions behind the consortium's calculations

The consortium's calculations have been produced based on the following assumptions:

**Annual payments and time frame:** the fixed compensation for operating ferry traffic between Svinö and Mellanholm is set at 370 750 euros per month in the contract for the period of 1.4.2022-31.3.2023, after which the reward will be index adjusted annually according to a formula pre-defined in the contract. The consortium has produced their estimates by calculating the present value of these payments on a yearly basis for the duration of the contract.

**Annual index adjustments:** the consortium has calculated annual index adjustments based on the formula as defined in the contract. Hence an annual adjustment of 1 percent has been applied to the annual payments. The analysis provided by FinFerries and the statement from the consortium's accountant (Oy Tuokko Ltd) suggest that this adjustment rate is below the actual average index adjustment level, which has been calculated based on the period of 2015 - 2019 (1,15%).

---

<sup>1</sup> We refer to slide 3 on the document provided by FinFerries entitled: "Konsortiet Ansgar - Finlands Färjetrafik - Avtalet Svinö-Mellanholm 2022-2037 - Presentation av kravet på grund av uppsägningen".



**Factors that reduce the annual payments:** The consortium's calculations assume that the only factors that could reduce the annual compensation are the service level risk and docking mentioned in the contract<sup>2</sup>. They have assumed that there is no other source of uncertainty to the monthly payments over the 15-year forecasting period.

**Discount rate:** a discount rate of 1 percent was applied to obtain present value of future cash flows. According to the consortium's accountant's statement, a rate of 1 percent or lower is applicable. The documents shared with us do not elaborate on how this figure was derived, however, according to the consortium's accountant, the annual payments can be considered a certainty over the next 15 years and for that reason the discount rate should be 1 percent or lower<sup>3</sup>.

**Uncertainty:** the consortium's calculations, as well as the statement from the consortium's accountant (Oy Tuokko Ltd) suggest that the consortium assumes that the monthly revenue streams are fully certain over the entire contract period, due to there being a signed contract in place. In effect, the consortium's calculations do not account for any sources of uncertainty on future cash flows. However, this can be regarded as an unrealistic assumption. The 15-year contract period alone (starting two years after the contract was terminated) creates inherent uncertainty in the cash flow. The maritime industry and the travel and tourism sector faces other sources of uncertainty, the COVID-19 pandemic being an extreme example.

**Forecasted Earnings Before Tax (EBT):** the consortium's estimates of foregone profit are based on their forecast for Earnings Before Tax (EBT) as per the first-year offer calculations for the Föglö route<sup>4</sup>. Their approach suggests that for the first year of the contract when the annual total reward is 4 449 000 euros<sup>5</sup> and after deducting various costs not all presented in the documents, the remaining first year Earnings Before Tax (EBT) is 668 000 euros, with an EBT -percentage of 15,1%. This comes after accounting for the cost of the reserve ferry as outlined in the contract. These calculations and the assumptions made have not been shared in detail, but we assume that these are based on returns received from other similar routes operated by FinFerries, as indicated on slide 11 of the consortium's document<sup>6</sup>.

The materials related to this case suggest that the consortium has implicitly assumed that the EBT-rate will remain at 15,1% on average over the entire forecasting period. Furthermore, looking at the forecasted EBT -percentages over the 15-year contract period as per the document provided by FinFerries<sup>7</sup>, we find that these percentages show a significant degree of volatility around the 15,1%. This volatility is not fully explained in the materials shared with us, nor is the volatility entirely caused by the variation in docking expenses and service level risk<sup>8</sup>. The source of the volatility and its implications on the average EBT used remains thus unexplained.

Furthermore, based on the peer group of similar firms that we have constructed for our calculations, we find that the consortium's forecasted EBT-rates are significantly higher compared to the five-year average of the peer group median and the peer group upper quartile<sup>9</sup>. The consortium's

---

<sup>2</sup> The documents shared with us do not elaborate on how the exact figures (that were applied in the consortium's calculations) were derived.

<sup>3</sup> As per the statement made by the consortium's accountant, entitled "Utlåtande om utebliven vinst" (Bevis K27).

<sup>4</sup> We refer to slide 8 on the document provided by FinFerries entitled: "Konsortiet Ansgar - Finlands Färjetrafik - Avtalet Svinö-Mellanholm 2022-2037 - Presentation av kravet på grund av uppsägningen".

<sup>5</sup> Figures have been provided in '000s, which will result in rounding errors.

<sup>6</sup> We refer to slide 11 on the provided by FinFerries entitled: "Konsortiet Ansgar - Finlands Färjetrafik - Avtalet Svinö-Mellanholm 2022-2037 - Presentation av kravet på grund av uppsägningen".

<sup>7</sup> We refer to slide 7 on the document provided by FinFerries entitled: "Konsortiet Ansgar - Finlands Färjetrafik - Avtalet Svinö-Mellanholm 2022-2037 - Presentation av kravet på grund av uppsägningen".

<sup>8</sup> "Servicenivårisk" and "Dockning" on slide 7 of the consortium's calculations.

<sup>9</sup> Please refer to Appendix C of this document for further detail.

estimates of foregone profit assume an average EBT of 15,1% for the Svinö-Mellanholm -route during the forecasting period, based on the performance of FinFerries alone. In contrast, FinFerries' subsidiary Ansgar that would have been significantly involved in fulfilling this contract, has made a loss in 2020 and a much lower profit in 2019, as their auditor's report shows that Ansgar's Earnings Before Interest and Taxes (EBIT) was approximately -3,5% in 2020 and 3,0% in 2019. Assuming, on one hand, a very low risk for future cash flows and on the other hand, a very high profitability of operating the route results in a relatively high estimate of foregone profit.

## 2.3 Sensitivity analysis on the consortium's calculation of loss

In this section, we demonstrate the sensitivity of the consortium's original estimates of foregone profit to changes in some of the key assumptions behind the calculations. We do this by changing one underlying assumption at a time, while holding other factors constant. In order to evaluate the sensitivity of the consortium's calculations, we have calculated the present value of foregone profit based on monthly calculations, taking the consortium's assumptions for annual index adjustment and costs of "Servicenivårisk" and "Dockning" as given. This approach has been applied throughout this document. To reproduce the consortium's original estimate of foregone profit for comparison, we have applied the 1 percent discount rate and the annual EBT-percentages as applied by the consortium<sup>10</sup>. Our estimate reflecting the consortium's original assumptions leads to an estimate of 10 026 369,24 euros for foregone profit<sup>11</sup>.

However, in order to assess the sensitivity of the consortium's estimates, we have calculated the present value of foregone profit across different discount rates and levels of EBT. Our results are presented in Table 1. The results demonstrate how even minor changes in the discount rate and the assumed EBT change the estimate for foregone profit significantly. For instance, if we change the discount rate to 3% (from the consortium's 1%) and reduce the consortium's estimated annual EBT-percentages by only -3% per year, we arrive at an estimate of 6 667 699 € for foregone profit, which is a significant fall compared to the original estimate, as highlighted in Table 1 below.

Table 1): Results from EY Sensitivity analysis

EY's Sensitivity Analysis - Damages estimates - Foregone profit ('000 euro)											
		Discount rate (sensitivity for rates between 0,5% and 5,0%)									
		0,5 %	1,0 %	1,5 %	2,0 %	2,5 %	3,0 %	3,5 %	4,0 %	4,5 %	5,0 %
Earnings Before Tax (EBT) (percentages indicate +/- 1% -change in the consortium's EBT estimate across all years of the contract period)	(-5,0%)	7 050 €	6 716 €	6 402 €	6 107 €	5 830 €	5 569 €	5 323 €	5 092 €	4 874 €	4 668 €
	(-4,0%)	7 745 €	7 378 €	7 033 €	6 709 €	6 405 €	6 118 €	5 848 €	5 594 €	5 355 €	5 129 €
	(-3,0%)	8 440 €	8 040 €	7 664 €	7 312 €	6 980 €	<b>6 668 €</b>	6 374 €	6 097 €	5 836 €	5 590 €
	(-2,0%)	9 135 €	8 702 €	8 296 €	7 914 €	7 555 €	7 217 €	6 899 €	6 600 €	6 317 €	6 051 €
	(-1,0%)	9 830 €	9 364 €	8 927 €	8 516 €	8 130 €	7 767 €	7 425 €	7 102 €	6 798 €	6 512 €
	0,0 %	10 525 €	<b>10 026 €</b>	9 558 €	9 119 €	8 705 €	8 316 €	7 950 €	7 605 €	7 279 €	6 973 €
	1,0 %	11 220 €	10 688 €	10 190 €	9 721 €	9 280 €	8 866 €	8 475 €	8 107 €	7 761 €	7 433 €
	2,0 %	11 914 €	11 351 €	10 821 €	10 323 €	9 856 €	9 415 €	9 001 €	8 610 €	8 242 €	7 894 €
	3,0 %	12 609 €	12 013 €	11 452 €	10 926 €	10 431 €	9 965 €	9 526 €	9 113 €	8 723 €	8 355 €
	4,0 %	13 304 €	12 675 €	12 084 €	11 528 €	11 006 €	10 514 €	10 051 €	9 615 €	9 204 €	8 816 €
5,0 %	13 999 €	13 337 €	12 715 €	12 131 €	11 581 €	11 064 €	10 577 €	10 118 €	9 685 €	9 277 €	

<sup>10</sup> We note that we have had to replicate the consortium's original estimate for comparison, as we did not have access to their original workings and needed to create our own monthly calculations (due to potential rounding errors that would occur as a result of using the figures on slide 7 of the PDF provided by FinFerries directly).

<sup>11</sup> The difference between our replicated monthly calculations and the consortium's original estimate is only 0,01% (1 221,93 euros).

### 3. Damages estimates - EY Economic Advisory

#### 3.1 Theory-based factual and counterfactual scenario

The basic principle of economic damages calculations is to place the suffered party in a position where they would have been without the harmful act. Estimating economic damages requires constructing a counterfactual or “but-for” state, which describes the situation that would have occurred without the harmful act. In the case at hand, the counterfactual scenario describes the events that would have taken place and the economic profit that the consortium would have earned, but for the termination of the contract in 2020. Since the contract would have extended to 2037, the counterfactual scenario involves projecting economic profit to the future, over the contract period 2022-2037.

To quantify the economic damage that can be attributed to the termination of the contract, the counterfactual state is compared to the factual state. The factual state describes what happened following the termination of the contract and involves estimating the economic profit from alternative activity the consortium was (is) able to take since the contract was terminated. Profit associated with the alternative activity needs to be deducted from the estimate of foregone profit. Receiving both full compensation for damages as well as profit from alternative activity would otherwise place the consortium in a better position than where it would have been without the harmful act. Like the counterfactual scenario, the factual scenario takes place in the future.<sup>12</sup>

Since both the factual and counterfactual scenarios involve estimating future earnings, costs, and profit, both scenarios involve uncertainty. We have addressed the issue of uncertainty by choosing a theory-based discount rate and earnings rate (EBT) that, to our understanding, best reflects the uncertainty of future cashflows in the maritime industry, and by making assumptions on the types of alternative activity that the consortium could reasonably be expected to engage over the assessed period.

Estimating the foregone profit less the profit from alternative activity forms a major part of our damage calculation. In addition to the foregone profit, termination of the contract can result in other types of economic loss. These losses we will assess separately, following the consortium's own reported estimates.

#### 3.2 Our method in estimating the total economic damage

The building block of our estimation of the economic damage is an estimate of the foregone profit for the contract period, from which an estimate of alternative profit is deducted from. Other potential losses are added to the estimate of foregone profit, to arrive at the total estimate of economic damage. Our method is based on the following steps:

1. Defining the damage period
2. Estimating lost profit for the damage period (present value terms)
3. Deducting profits incurred from alternative action over the relevant period (present value terms)
4. Adding other loss attributed to the termination of contract

We will describe the first three steps in detail in what follows<sup>13</sup>.

##### ***Step 1: Defining the damage period***

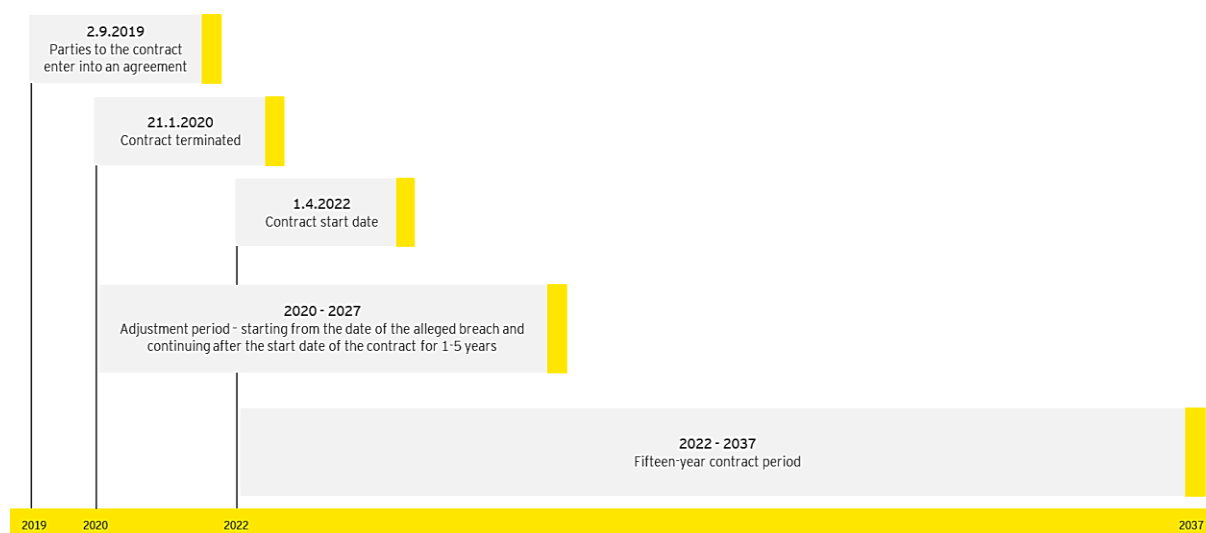
---

<sup>12</sup> The factual state has partly already happened, since the contract was terminated January 2020.

<sup>13</sup> The fourth step is not described in detail, as this step simply involves adding up our estimate for foregone profit to the consortium's original estimate for wasted expenditure, in order to obtain total economic loss.

The relevant time period to assess the foregone profit is the fifteen-year contract period, 2022-2037. The period 2022-2037 is the period for which the consortium would have earned the profit had the contract not been terminated. While the damage period is clear in estimating the foregone profit, it is less obvious in assessing the potential profit the consortium could make from alternative activity. In assessing the alternative activity that the consortium could engage in to make up for the lost profit, it is reasonable to assume that an adjustment period is needed. This adjustment period could involve reorganising operations, bidding for tenders for other routes etc. The period for earning alternative profit can thus be different from the contract-based period of the foregone profit. It is noteworthy that the contract was terminated on 21.1.2020, which means that the consortium has had time to start preparing for alternative activity since 2020. The length of the time period needed to adjust for alternative activity should thus start from the termination of the contract in 2020. We have conducted our calculations using alternative assumptions on the length of the adjustment period. Figure 1 below illustrates the relevant time periods and events on the timeline.

Figure 1): Illustration of the case timeline



### Step 2: Estimating lost profit for the damage period (present value terms)

To estimate the foregone profit for the contract period 2022-2037, we followed the methodology chosen by the consortium and employed a discounted cash flow (DCF) methodology to determine the present value of the foregone revenue from the project. We follow the consortium's calculations in that the revenue is based on the contractual amount for the monthly reward and indexed through the project period at a rate of 1 percent. We also follow the consortium in that we deduct "Servicenivårisk" and "Dockning" indexed costs from the revenues.

However, to account for the uncertainty associated with the fifteen-year time period extending to the future, we employed different assumptions regarding the discount rate and profitability (EBT) than the consortium in their calculations. Our chosen discount rate is based on economic and financial theory (Weighted Average Cost of Capital), while our choice of profitability (EBT-rate) is based on a peer-group of comparable firms.

#### Discount rate - Weighted Average Cost of Capital (WACC):

The consortium's calculations assume a discount rate of 1 percent. Instead of a fixed rate, our approach is to use the Weighted Average Cost of Capital (WACC) to determine the proper discount

rate. Several alternative methods could be used to determine a proper discount rate<sup>14</sup>. There is a theoretical and a practical justification in using the WACC in the case at hand. The discount rate used in a discounted cash flow (DCF) model should be a rate that reflects current market assessment of the time value of money and the risks specific to the asset and/or project. When an asset-specific rate is not available from the market, it is common practice to consider the entity's weighted average cost of capital, determined using techniques such as the CAPM (Capital Asset Pricing Model), as an estimate for the appropriate discount rate.

The consortium has applied a fixed discount rate of 1 percent in calculating the discounted cash flows of the project. Their justification for the use of the discount rate is that the revenue from the project is contract-based and as such can be considered secured. The consortium does not provide further view on the market situation or for the justification for the selected rate.

We note that, as the consortium's derivation of the project cash flows does not include the taxes paid, they inherently assume that 1 percent represents the pre-tax discount rate of the project. As we have calculated a post-tax discount rate, we have also included the taxes to the project in our cash flow derivation.

Furthermore, we did not receive any information with regards to the depreciation and amortization, and the interest payments, thus we were not able to consider these items in our derivation of the cash flows. Typically, the depreciation and amortization would be added back to the cash flows as a non-cash item and we would not remove the interest expense, to not take the capital structure of the company or project into account. The capital structure of the company is discretionary and based on management decision, hence reducing the comparability of the asset, whereas our objective is to estimate fair value from a market perspective. In addition, the theoretical tax paid would typically be calculated based on the Earnings Before Interest and Taxes (EBIT) level rather than the Earnings Before Tax (EBT) -level for the same reason. We have highlighted these areas, as investigating the impact of these issues further is not feasible, since we have not had access to the consortium's detailed calculations.

Although the revenues from the project are indeed contractual, which decreases the level of risk from the cash flows expected over the lifetime of the project, the risks inherent to the market and the industry should not be completely overlooked. To reflect the risk related to the cash flow projection as correctly as possible, we have derived an estimate of the discount rate based on the Capital Asset Pricing Model (CAPM) methodology and market data from a group of listed peers in the same industry as the consortium.<sup>15</sup> Our assumptions are as follows:

- ▶ **Valuation date:** We have applied 21 January 2020 as the valuation date, and market data obtained from the public database such as S&P Capital IQ are based on that date.
- ▶ **Risk-free rate:** As the project is denominated in euros, we have applied the German 30-year government bond yield as at the valuation date as a proxy for the risk-free rate. The 30-year German government debt is typically used as a proxy for the risk-free rate as it is equally available for euro denominated companies and can be considered as the least risky long-term European government bond with sufficient liquidity for meaningful analysis.
- ▶ **Beta:** In our comparative calculations, the unlevered beta is based on the median of a peer group of comparable listed companies using two years of weekly data. The beta of the individual peers has not been considered in the median if statistical significance of the observations measured by R-square values was below 0,05. We have then re-levered the beta using Hamada's equation and the peer group's median capital structure.

---

<sup>14</sup> *The value of the contract is very dependent on the margins of the business. Whereas the revenue from the contract can be considered rather secured for FinFerries, the cost base is still dependent on business, industry and market specific risk factors such as supplier risk, energy prices and weather conditions. In order to capture these risks and in the absence of asset-specific rate in the market, we find applying market based weighted average cost of capital (WACC) as the most appropriate available alternative for the discount rate.*

<sup>15</sup> *Please see Appendix A for the peer group data and Appendix B for a description of the business of the peers.*

- ▶ **Equity market risk premium:** The market risk premium has been derived by applying the widely accepted assumption that the long-term historical total market return for mature markets is ca. 7,0%. Hence, we have deducted the risk-free rate from 7,0% and added a country-risk premium for Finland to arrive at equity market risk premium. This assumption is supported by Prof. Damodaran<sup>16</sup>.
- ▶ **Debt margin:** The debt margin is based on the Shipbuilding & Marine industry debt margin in Europe sourced from Prof. Damodaran's database.
- ▶ **Tax rate:** The tax rate is based on the statutory corporate income tax rate in Finland.
- ▶ **Debt-to-equity ratio:** For the capital structure, we have assumed that the median of the peer group companies reflects the long-term optimal capital structure of the industry and thus have applied it in our WACC calculation.
- ▶ **Size and asset-specific risk premia:** We note that we have not added a size and/or an asset-specific risk premium to our WACC calculation, primarily due to the fact that the consortium is a government-backed entity, thus reducing their exposure to such risks.

The results from our WACC calculations are presented in Table 2 below.

Table 2): EY's estimates for Weighted Average Cost of Capital (WACC)

Weighted Average Cost of Capital - EY's calculations		
WACC at 21 January 2020		Source
Risk-free rate ("RfR")	0,2 %	German 30-year government bond
Asset beta	0,56	Peer group median, S&P Capital IQ
Relevered beta	0,96	Asset beta*(1 + debt/equity*(1 - tax rate))
Expected market risk premium (excl. country risk premium)	6,8 %	Damodaran's study, (7% - RfR)
Country risk premium	0,4 %	Prof. Damodaran, Finland
Size risk premium	0,0 %	n/a
Company specific risk premium	0,0 %	n/a
<b>Cost of equity</b>	<b>7,1 %</b>	
Debt margin	2,4 %	Prof. Damodaran, Shipbuilding & Marine
Cost of debt (pre-tax)	2,7 %	Debt margin + RfR
Tax rate	20,0 %	Tax rate
<b>Cost of debt (post-tax)</b>	<b>2,1 %</b>	
Leverage (Debt / Equity)	88,7 %	Peer group median, S&P Capital IQ
Leverage (Debt / Debt + Equity)	47,0 %	
<b>EY WACC (post-tax)</b>	<b>4,8 %</b>	

Source: S&P Capital IQ, Damodaran, EY analysis

### Valuation methodology and assumptions

<sup>16</sup> Professor Aswath Damodaran's research is broadly quoted on the subject of valuation and his data and research are broadly used as a benchmark across different types of valuation projects. He has written several well-known books on the subject and his research articles have been published in well-known academic journals across topics such as valuation, corporate finance and investment management.

In the previous section we described how we have arrived at an estimate of a suitable discount rate by applying the WACC method. Next, we describe how we have calculated the present value of the foregone profit. Following the consortium's methodology, we have applied a commonly used discounted cash flow (DCF) methodology to determine the present value of the foregone profit from the project. Under this methodology, we have built a monthly model covering the fifteen-year project period. The revenue is based on the contractual amount and indexed through the project period at a rate of 1 percent, following the consortium's original calculations. "Servicenivårisk" and "Dockning" costs are based on the materials received from the consortium<sup>17</sup>. These costs also follow the indexation of 1 percent as per the consortium's calculations.

In addition to the discount rate, an estimate on a proper EBT margin is needed. We have assumed that the 5-year average of the median and upper quartile of the peer group of similar firms would fairly represent the EBT margin that can be expected from the project. We note that the consortium did not provide a comprehensive justification for their forecasted EBT margin and that the consortium's EBT forecast shows significant variation throughout the fifteen-year forecasting period.

Under the DCF methodology, the appropriate discount rate needs to account for the characteristics of the cash flows being discounted. As the consortium did not calculate the tax paid, they inherently assume that their discount rate of 1 percent is pre-tax.<sup>18</sup> As we have estimated a post-tax WACC, we have also included the taxes paid to the cash flows of the project.

As such details were not provided to us during this investigation, we have assumed that there would not be any capital expenditure (capex) during the lifetime of the project. Our calculations assume that capex and depreciation remain equal throughout the forecasting period, hence giving a zero impact on the cash flow.

Moreover, we have assumed that the net working capital (NWC) would remain the same for the lifetime of the project, which implies that the change in NWC from month-to-month is zero and would not affect the cash flows. We do not have sufficient information to estimate the effect this change in NWC would have on the cash flow. However, a growing company typically has higher cash pressure, which would have a negative impact on the cash flows.

Finally, we would typically start our cash flow derivation at EBIT -level (Earnings Before Interest and Tax). We would then calculate the theoretical tax based on EBIT and the statutory corporate income tax rate, add back the depreciation and amortization, and subtract the capex and change in NWC to estimate the free cash flow to the firm, which we would then discount applying the WACC as the discount rate. Since EY did not have access to the consortium's exact calculation during this investigation<sup>19</sup>, we have had to make the aforementioned assumptions.

The choice of key parameters (discount rate, EBT) affects the conclusions on the final estimate of the foregone profit. Our objective is to assess the present value of foregone profit under different scenarios and assumptions and base our estimate of loss on the assumptions that are, to our understanding, most reasonable and justifiable. We have calculated the present value of foregone profit in the following scenarios:

---

<sup>17</sup> In order to arrive at the same annual estimates that correspond the consortium's calculations (which were made on a monthly basis, but to which we have no access), we have assumed that these costs occurred evenly through the year.

<sup>18</sup> If taxes are included in the calculation, the effective discount rate used by the consortium is actually lower since accounting for taxes would have a negative effect on the cash flows of the project. The pre- and post-tax calculation should not have any effect on the inherent value of the foregone profits. As a result, we need to match the derived cash flows and the discount rate used.

<sup>19</sup> We also note that we did not receive the exact Excel calculations from the consortium, thus we could not verify its correctness.



- ▶ **Scenario 1: The consortium's existing assumptions/calculations:** we report the consortium's original estimate for foregone profit for comparison.
- ▶ **Scenario 2: Discount rate - WACC:** applying Weighted Average Cost of Capital as the discount rate, keeping all other factors constant and equal to what has been assumed in the consortium's original calculations<sup>20</sup>.
- ▶ **Scenario 3: EBT - Peer group - Upper quartile:** applying an Earnings Before Tax (EBT) -percentage that is based on the five-year average of the upper quartile of the EBT of the peer group of similar firms, keeping all other factors constant.
- ▶ **Scenario 4: EBT - Peer group - Median:** applying an Earnings Before Tax (EBT) -percentage that is based on the five-year average of the median of the EBT of the peer group of similar firms, keeping all other factors constant.
- ▶ **Scenario 5: Discount rate - WACC & EBT - Peer group - Upper quartile:** applying WACC as the discount rate, as well as EBT -percentage that is based on the five-year average of the upper quartile of the EBT of the peer group of similar firms, keeping all other factors constant.
- ▶ **Scenario 6: Discount rate - WACC & EBT - Peer group - Median:** applying WACC as the discount rate, as well as an EBT -percentage that is based on the five-year average of the median of the EBT of the peer group of similar firms, keeping all other factors constant.

We will present and discuss the results in chapter 3.3 of this report.

***Step 3: Deducting profits incurred from alternative action over the relevant time period (present value terms)***

The third step of our analysis involves estimating the profit associated with the alternative activity that the consortium could have discovered to replace operating the Svinö-Mellanholm -route. It is reasonable to assume that it takes some time to adjust to the termination of the contract and to reorganise the resources for alternative use.

To evaluate alternative profit that the consortium could have obtained, the key factors are:

- ▶ *The adjustment period:* an estimate of how much time the consortium would reasonably need to find activity to replace operating the Svinö-Mellanholm -route and to mobilise their resources accordingly.
- ▶ *The scope and size of the potential alternative activity:* an assessment of likelihood of finding an alternative use for the resources intended for the Svinö-Mellanholm -route. This requires assessing whether the consortium could replace all or some share of the activity planned for the Svinö-Mellanholm -route.

The underlying assumption behind the consortium's damage calculations is that without the termination of the contract, the consortium would have continued to operate ferry traffic between Svinö and Mellanholm throughout the contract period as detailed in the contract. An additional implicit assumption behind the consortium's calculations is that, due to the termination, the consortium could not have found an alternative market or use for any of the resources that would have been used to operate the Svinö-Mellanholm -route. If, as is reasonable to assume, the consortium would use the resources for operating alternative routes, the awarded damage would actually leave the consortium better-off compared to the scenario where the contract would not have been terminated. In this case the consortium would receive both compensation for the wasted expenditure and foregone profit, as well as the profit from operating the routes replacing Svinö-Mellanholm.

---

<sup>20</sup> All other assumptions made by the consortium have not been changes from the original calculations, hence the only change between scenario 1 and 2 is caused by the change in the discount rate.



Our approach in evaluating the profit from alternative activity considers the fact that the consortium had more than two years<sup>21</sup> even before the start of the contract period to find alternative use for the resources required for operating the Svinö-Mellanholm route and to mitigate the potential loss. Furthermore, considering that the contract was meant to run for 15 years starting in 2022, the consortium would have been able to discover ongoing opportunities to deploy the resources intended for fulfilling the contract during the contract period. We find for instance, that in June 2021, FinFerries has already announced that they will start operating ferry traffic on two new routes starting in May 2022, surrounding Nauvo<sup>22</sup> and Houtskari-Iniö<sup>23</sup>. This demonstrates at the very least that FinFerries has the potential for discovering alternative ferry routes to operate.

To evaluate the plausibility that the consortium could recover lost profit by operating alternative routes, we first assess the resources required to operate a typical ferry route with a similar ferry that was planned for the Svinö-Mellanholm -route. The purpose is to assess to what extent the resources reserved for operating Svinö-Mellanholm -route are transferrable and can be used in FinFerries' other routes. To determine the extent to which the activity detailed in the contract could be replaced by operating alternative routes, we compare the characteristics of the Svinö-Mellanholm -route to other routes operated by FinFerries.

Assessing the resources and costs required to operate the planned Svinö-Mellanholm -route also serves another purpose: it allows us to assess whether the costs associated with operating the route are avoidable so that after terminating the Svinö-Mellanholm -contract, the consortium would not need to cover the costs. If the costs were not avoidable but fixed over a certain time period, they would need to be compensated for, considering that the consortium would incur costs for a certain time period even after the contract was terminated. To our understanding, the consortium has not suggested that there would be other costs than the wasted expenditure that needed to be compensated for. This is logical also from the perspective that the contract was terminated over two years before the planned start date.

#### *Resources required to operate ferry traffic between Svinö and Mellanholm:*

In this section, we investigate the typical resources required for operating ferry traffic with a similar vessel as the hybrid vessel described in the contract. Furthermore, we evaluate how much of each resource is required to operate a single vessel for one day and whether we could assume that most or some of these resources are transferrable and could be used across other parts of FinFerries' operations.

Table 3 shows the typical resource categories that are required to operate one RoPax vessel<sup>24</sup> per day, based on a reference vessel that is of the same length and draught as the hybrid vessel detailed in the contract. Following the consortium's example<sup>25</sup>, we have used FinFerries' Elektra- vessel as a close alternative to the new hybrid vessel<sup>26</sup>, to approximate the draught of the hybrid ship (approximately 4,0m). We obtained the length of the ship (100,5m) on FinFerries' website<sup>27</sup>. We

---

<sup>21</sup> Between the time of the termination of the contract (21.1.2020) and the start date of the contract (1.4.2022).

<sup>22</sup> <https://www.finferries.fi/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/yhteysalusreitti-nauvon-etelainen-ja-poikittainen-1.5.2022-lahtien.html>

<sup>23</sup> <https://www.finferries.fi/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/yhteysalusreitti-houtskari-inio-1.5.2022-lahtien.html>

<sup>24</sup> A RoPax vessel refers to a vessel that is intended for the transportation of passengers and vehicles, generally focusing on smaller routes compared to larger cruise vessels.

<sup>25</sup> As indicated on slide 11 of the presentation shared by FinFerries ("Konsortiet Ansgar - Finlands Färjetrafik - Avtalet Svinö-Mellanholm 2022-2037 - Presentation av kravet på grund av uppsägningen").

<sup>26</sup> Elektra is said to be 97,9m in length based on FinFerries' website and 3,5m in draught.

<sup>27</sup> <https://www.finferries.fi/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/finferries-tilaa-uuden-ymparistoystavallisen-hybridilautan.html>

used these metrics to obtain cost estimates for operating a vessel that is as close as possible to the hybrid ferry detailed in the contract. Table 3 presents the resource categories and costs per category based on calculations published by Väylävirasto in 2020<sup>28</sup>. These estimates are based on costs of running a RoPax -vessel that is 87,1m in length and 4,0m in draught.

Table 3): Typical resource required to operate a RoPax -vessel<sup>29</sup> - by category<sup>30</sup>

Cost category	Cost of operating a single vessel/ day	%-of total costs
Capital costs: calculated based on the purchase price, holding times and residual value of a new vessel, including depreciation, interest and capital payments. This category may also include costs associated with accessing dock and terminal facilities	15 542 €	37,9 %
Maintenance and repairs	8 051 €	19,6 %
Fuel costs / per day at sea	7 067 €	17,2 %
Fuel costs / per day on-shore	707 €	1,7 %
Crew: direct and indirect costs related to manning a ship, including salaries/wages, social security payments and pensions	5 300 €	12,9 %
Insurance: including Protection & Indemnity insurance and Hull & Machinery insurance	2 516 €	6,1 %
General costs	2 513 €	6,1 %
<b>Total per day (at sea)</b>	<b>40 988 €</b>	<b>100,0 %</b>

The most significant cost groups are *capital costs*, costs related to *maintenance and repair*, *fuel costs* and *crew (personnel) costs*. In addition, there are insurance and general costs related to operating a vessel. The consortium has not suggested that the costs related to operating a vessel would not be avoidable in the sense that the consortium would incur these costs after the contract was terminated. Costs that are sunk, and that were used specifically to prepare for the Svinö-Mellanholm-route (wasted expenditure) are assessed separately in the calculation of loss. Judging on the cost categories, we can assume that the costs are largely avoidable and transferrable to other routes following a suitable adjustment period to make up for the activity detailed in the contract. With two years between the termination and the planned start of the contract, we can assume that these resources could be used in FinFerries' other operations. Therefore, based on our judgment, the consortium could have avoided these costs altogether or found an alternative market for their use following an adjustment period. However, it is possible that the consortium could not find an exactly matching (equally profitable) route to operate to make up for the lost profit detailed in the contract. In what follows, we assess to what extent operating the Svinö-Mellanholm route could be

<sup>28</sup> Väylävirasto: Karvonen, Tapio; Jousilahti, Jukka-Pekka (2020): Alusliikenteen yksikkökustannukset 2018. [https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Raportit/Alusliikenteen\\_yksikk%C3%B6kustannukset\\_2018\\_49\\_2020.pdf](https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Raportit/Alusliikenteen_yksikk%C3%B6kustannukset_2018_49_2020.pdf)

<sup>29</sup> A RoPax vessel refers to a vessel that is intended for the transportation of passengers and vehicles, generally focusing on smaller routes compared to larger cruise vessels.

<sup>30</sup> Väylävirasto: Karvonen, Tapio; Jousilahti, Jukka-Pekka (2020): Alusliikenteen yksikkökustannukset 2018. [https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Raportit/Alusliikenteen\\_yksikk%C3%B6kustannukset\\_2018\\_49\\_2020.pdf](https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Raportit/Alusliikenteen_yksikk%C3%B6kustannukset_2018_49_2020.pdf)

replaced by finding new alternative routes instead - either before the start date of the contract or during its fifteen-year duration.

*Comparison of the Svinö-Mellanholm route to other routes operated by FinFerries:*

Based on our judgment, the resources required to operate the Svinö-Mellanholm -route are avoidable, as the consortium would not need to cover these costs should there be no contract. Furthermore, following an adjustment period, we assess that these resources could be used in operating alternative routes. However, we have also considered the fact that operating one ferry route cannot necessarily be directly compared to operating another, based on the amount and type of resources required to operate a particular route.

In this section, our objective is to determine whether one additional route operated by FinFerries could replace the operating ferry traffic between Svinö and Mellanholm. We have evaluated the relative length and need for resources of the Svinö-Mellanholm route against a typical route operated by FinFerries. In Table 4, we show the variation in the length of the journey of all the routes currently operated by FinFerries<sup>31</sup>, which have then been compared to the length of the Svinö-Mellanholm route<sup>32</sup>.

Table 4): Route length and vessel type on routes currently operated by FinFerries<sup>33</sup>

Name of route	Length of journey (m)
Svinö-Mellanholm	6 275
Alassalmi	733
Barösund	285
Bergö	1 166
Hailuoto	6 894
Hämmärönsalmi	305
Högsåra	1 600
Keistiö	1 600
Kokkila	615
Korppoo-Houtskari	9 500
Korppoo-Norrskata	3 900
Nauvo-Korppoo	792
Palva	1 000
Parainen-Nauvo	1 664
Pellinki	277
Puutossalmi	482
Skåldö	459

<sup>31</sup> This data is based on publicly available information on FinFerries' website during the preparation of this report (September 2021). Only those routes have been included where information is available on the length of the vessel used to operate the route and the schedule of journeys per day, in order to consider the comparability of different routes.

<sup>32</sup> As suggested by Appendix 1b of the contract between the consortium and ÅLR ("UF Bilaga 1b Svinö-Mellanholm farled.JPG"), the length of the Svinö - Mellanholm route is 6 275m.

<sup>33</sup> Where detailed information for the schedule, vessel type and journey length is available in detail on FinFerries' website: <https://www.finferries.fi/en/ferry-traffic/ferries-and-schedules.html>

Vartsala	952
Velkuanmaa	940
Våno	277
<b>Average length of other routes</b>	<b>1 760</b>
<b>Average length / length of Svinö-Mellanholm</b>	<b>28,0 %</b>

We have used the length of the journey as a proxy for how much of the consortium's resources would be required to operate one additional route on average. After comparing the average length of journeys operated by FinFerries to the length of the Svinö-Mellanholm route, we find that the planned Svinö-Mellanholm route would have been longer in distance and likely to require more resources compared to the average route operated by FinFerries. Operating one additional route would, on average, replace approximately 28,0% of the activity of operating the Svinö-Mellanholm route, whereas two additional routes would replace approximately 56,1%. Therefore, if the consortium would find one additional route to replace the activity detailed in the contract, the profit associated to this alternative activity would be deducted from the annual estimate for foregone profit after the adjustment period. The consortium would receive 72,0% of the of the payments of foregone profit for the remaining years. Similarly, if the consortium would find two alternative routes, the consortium would receive 43,9% of the payments.

We have evaluated the following scenarios to determine how much of the foregone profit would be offset by finding alternative routes to operate.

- ▶ **Scenario 7:** Estimating how much *the consortium's original damages reward* would change, after accounting for alternative activity that would be equivalent to 100% of the activity suggested by the contract, calculated applying adjustment periods between 1-5 years. The consortium would no longer receive compensation for foregone profit following the adjustment period.
- ▶ **Scenario 8:** Estimating how much *the consortium's original damages reward* would change, after accounting for alternative activity (2 routes) that would be equivalent to 56,1% of the activity suggested by the contract, calculated applying adjustment periods between 1-5 years. Hence the consortium would receive 43,9% of the compensation for foregone profit following the adjustment period.
- ▶ **Scenario 9:** Estimating how much *the consortium's original damages reward* would change, after accounting for alternative activity (1 route) that would be equivalent to 28,0% of the activity suggested by the contract, calculated applying adjustment periods between 1-5 years. Hence the consortium would receive 72,0% of the compensation for foregone profit following the adjustment period.
- ▶ **Scenario 10:** Estimating how much *EY's recommended estimate of damage* would change, after accounting for alternative activity that would be equivalent to 100% of the activity suggested by the contract, calculated applying adjustment periods between 1-5 years. Hence the consortium would no longer receive compensation for foregone profit following the adjustment period.
- ▶ **Scenario 11:** Estimating how much *EY's recommended estimate of damage* would change, after accounting for alternative activity (2 routes) that would be equivalent to 56,1% of the activity suggested by the contract, calculated applying adjustment periods between 1-5 years. Hence the consortium would receive 43,9% of the compensation for foregone profit following the adjustment period.
- ▶ **Scenario 12:** Estimating how much *EY's recommended damages reward* would change, after accounting for alternative activity (1 route) that would be equivalent to 28,0% of the activity suggested by the contract, calculated applying adjustment periods between 1-5 years. Hence the consortium would receive 72,0% of the compensation for foregone profit following the adjustment period.

### 3.3 Results - EY's estimation of economic loss

In this section, we describe the results from EY's own estimation of economic loss. In Step 1, we have evaluated foregone profit under different assumptions, and in Step 2, we have produced estimates of loss accounting for profit from alternative activity.

#### 3.3.1 Step 1: EY estimation of foregone profit under different assumptions

In the following, we have taken the consortium's original calculations and compared them to our own estimates, where we have applied theory-based assumptions for the discount rate and the EBT - percentage, as described in section 3.2. We first present the results where we apply economic and financial theory in estimating the foregone profit and compare this baseline profit to the calculations presented by the consortium. We present our results using different assumptions concerning the discount rate and EBT. The results that account for the profit incurred from alternative activity are presented in section 3.3.2.

In Table 5, we show the variation in the present value of foregone profit across the following scenarios:

- ▶ Scenario 1: Consortium's existing assumptions/calculations (for comparison)
- ▶ Scenario 2: Discount rate - WACC (4,8%)
- ▶ Scenario 3: EBT - Peer group - Upper quartile (13,9%)
- ▶ Scenario 4: EBT - Peer group - Median (3,7%)
- ▶ Scenario 5: Discount rate - WACC (4,8%) & EBT - Peer group - Upper quartile (13,9%)
- ▶ Scenario 6: Discount rate - WACC (4,8%) & EBT - Peer group - Median (3,7%)

Table 5): Results from EY's scenarios for foregone profit

Discount rate and EBT scenarios for evaluating foregone profit (EUR) - Theory-based assumptions						
Scenarios	Estimates for foregone profit (EUR)					
Scenario 1: Consortium's existing calculations	10 026 369 <sup>34</sup>					
Scenario 2: Discount rate - WACC (4,8%)	5 656 429					
Scenario 3: EBT - Peer group - Upper quartile (13,9%)		9 203 375				
Scenario 4: EBT - Peer group - Median (3,7%)				2 449 819		
Scenario 5: Discount rate - WACC (4,8%) & EBT - Peer group - Upper quartile (13,9%)					5 213 718	
Scenario 6: Discount rate - WACC (4,8%) & EBT - Peer group - Median (3,7%)						1 387 824

Our results as on Table 5 show that by applying our theory-based discount rate of 4,8% in scenario 1, the estimate for foregone profit falls to 5 656 429 €. Furthermore, by applying our EBT-

<sup>34</sup> This is our estimate based on our calculations that replicate the consortium's methodology, as we did not receive the exact calculations from the consortium and only had access to the PDF-document showing their calculations. The difference between our figure and the consortium's original estimate of 10 027 591€ is only 0,01%.

percentages based on a peer-group of firms operating in similar sectors as FinFerries in scenario 2, we find that the estimate for foregone profit falls to 9 203 375 euros if we apply the five-year average of the upper quartile, and to 2 449 819 euros if we apply the five-year average of the median. Furthermore, by applying both the WACC-based discount rate and the peer group EBT using the upper quartile or the median, we arrive at 5 213 718 euros and 1 387 824 euros respectively. Our recommended starting point for evaluating total damages incurred accounting for alternative activity is to apply the Weighted Average Cost of Capital as the discount rate and an Earnings Before Tax -percentage based on the peer group upper quartile, yielding 5 213 718 euros as the recommended estimate for foregone profit, as highlighted on Table 5.

### 3.3.2 Step 2: EY estimation of loss accounting for profit from alternative activity

In this section, we take the consortium's original estimate for foregone profit and our recommended estimate for foregone profit based on a discount rate of 4,8% and a peer group-based EBT of 13,9% (upper quartile), and account for the alternative activity that the consortium could have discovered before the start of the contract and during its duration. Specifically, we evaluate foregone profit in the scenarios detailed in section 3.2. We calculate the foregone profit based on scenarios whereby the consortium would be able to replace all the activity of running the Svinö-Mellanholm route, as well as scenarios where they find 1 and 2 routes that replace some of the activity (and receive 72,0% and 43,9% respectively of the annual estimate for foregone profit following the adjustment period). Furthermore, we have calculated foregone profit for a range of adjustment periods, namely for years between 1-5 from the start of the contract<sup>35</sup>. The results of our analysis can be found in Appendix D. The Appendix presents our estimates of total foregone profit after accounting for activity that could have replaced operating the Svinö-Mellanholm -route. In Appendix D, we report results based on the consortium's original estimate (10 026 369 euros<sup>36</sup>), as well as our recommended estimate for foregone profit (5 213 718 euros) for comparison and transparency.

Our recommended approach would be to apply the Weighted Average Cost of Capital as the discount rate and an Earnings Before Tax -percentage based on the peer-group upper quartile. Furthermore, due to FinFerries' strong market position<sup>37</sup>, we have no reason to doubt that the company would be able to find new alternative routes following a sufficient adjustment period. This is supported by the fact that there was a two-year period between the termination of the contract and the planned start of the activity. In addition, we have evaluated FinFerries' historical performance in terms of the frequency of discovering new ferry routes. We find that FinFerries have, on average, found approximately two significant new routes every 3-4 years<sup>38</sup>. Accounting for the two years between contract termination and the start date of the contract, it is reasonable to assume that the consortium could find at least two alternative routes by the end of an adjustment period of two

---

<sup>35</sup> Which would give the consortium between 1-5 years to find alternative activity to the Svinö-Mellanholm route, in addition to the two years between the termination of the contract and the start of the contract.

<sup>36</sup> The 0,01% difference between our calculations that replicate the consortium's methodology and the consortium's estimates is likely to be due to rounding error (as we only have access to calculations that are given in '000s) and the fact that we did not have access to the consortium's exact calculations and had to recreate their calculations solely based on the PDF-document showing their estimates.

<sup>37</sup> For instance, as per the statement made in the following article in Turun Sanomat:  
<https://www.ts.fi/puheenvuorot/269743/Kilpailuttaminen+vaikea+laji>

<sup>38</sup> In addition to the contract in question (one new route discovered in 2019), the following articles show that FinFerries has also discovered new routes in 2011, 2013 and 2021:  
Four new routes discovered in 2011: <https://yle.fi/uutiset/3-5313233>  
One new route discovered in 2013: <https://www.finferries.fi/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/yhteysalusreitti-kotka-pyhtaa-1.1.2014-lahtien.html?p359=7>  
Two new routes discovered in 2021:  
<https://www.finferries.fi/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/yhteysalusreitti-nauvon-etelainen-ja-poikittainen-1.5.2022-lahtien.html>  
<https://www.finferries.fi/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/yhteysalusreitti-houtskari-inio-1.5.2022-lahtien.html>

years. Therefore, EY's recommended estimate for the present value of total foregone profit is based on two-year adjustment period is 2 781 427 euros.

Table 6 below shows our recommended total estimate for damages, based on the sum of our recommended estimate for foregone profit and the estimated wasted internal and external expenditure as per the consortium's calculations. The total reward including the present value of foregone profit and wasted expenditure equals 3 300 802 euros. For comparison, taking the two-year adjustment period as given, the range of total estimated damage is between 1 397 248 euros and 4 516 948 euros, depending on the share of profit the consortium is expected to replace with operating alternative routes.

Table 6): Total damages based on EY's calculations

	<b>Foregone profit</b>	<b>Wasted expenditure</b> (based on consortium's calculations)	<b>Estimate of total damage</b>
Foregone profit from EY's calculations - 2-year adjustment period	2 781 427 €	519 375 €	3 300 802 €

## 4. Conclusions and recommendations

In this report, we have evaluated the consortium's original damages calculations and followed the well-established methodology of estimating economic damage, in order to produce our own estimates for economic loss. In the first step of our analysis, we have estimated the present value of foregone profit under different assumptions and arrived at our recommended set of assumptions that are theoretically sound. In the second step, we proceeded to produce an estimate for foregone profit that accounts for profit from alternative activity. This estimate captures the fact that the termination of the contract frees the consortium's resources for other use and that they would be able to successfully bid and operate other routes over the fifteen-year contract period, following a suitable adjustment period. To this estimate for foregone profit, we have added the consortium's original estimate of wasted expenditure, which brings us to our recommended estimate of total economic loss of 3 300 802 euros.

Our recommended estimate is based on the assumption that the consortium would have a two-year adjustment period to find new routes and that the consortium can replace approximately half of the profit that the Svinö-Mellanholm -route would have provided. This is, to our understanding, a rather generous estimate from the consortium's perspective. For comparison, if we were to assume that the consortium could fully replace the Svinö-Mellanholm route with revenues from alternative routes following the two-year adjustment period, the estimate of total economic loss would be 1 397 248 euros.



## Appendix

### Appendix A - Peer group data

In our selection of the peer group, we have considered mainly the business operations of the peers and their geographical location. We note that the operations of the companies presented might differ slightly from the operations of the consortium. However, these companies should be subject to the same market drivers as the consortium and the number of peers has been increased in order to mitigate the effect of potential outliers.

<i>Currency: EURm</i>	Peer group data						
Guideline companies	Equity beta	Market equity	Net debt	Net debt/mkt equity	Tax rate	Asset beta	R-squared
Losinjska Plovidba Holding d.d.	0,25	12	(0)	(3,0%)	18,0 %	-	0,00
Anonimi Naftiliaki Etaria Kritis S.A.	0,80	23	258	1123,6 %	24,0 %	0,08	0,06
DFDS A/S	0,85	2 510	1 605	64,0 %	22,0 %	0,57	0,15
Irish Continental Group plc	0,38	908	129	14,2 %	12,5 %	-	0,02
AS Tallink Grupp	1,70	654	539	82,4 %	20,0 %	1,02	0,46
Attica Holdings S.A.	0,32	282	305	108,5 %	24,0 %	0,17	0,05
Salamis Tours (Holdings) Public Limited	0,40	30	(20)	(67,5%)	12,5 %	-	0,03
Viking Line Abp	0,17	205	66	32,2 %	20,0 %	-	0,02
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	0,93	13 460	5 886	43,7 %	30,0 %	0,71	0,08
Star Bulk Carriers Corp.	1,51	953	1 251	131,2 %	24,0 %	0,75	0,22
Safe Bulkers, Inc.	1,50	167	422	253,7 %	33,0 %	0,56	0,17
Diana Shipping Inc.	0,70	232	314	135,2 %	24,0 %	0,35	0,09
Belships ASA	0,08	156	148	94,9 %	22,0 %	-	0,00
Eneti Inc.	1,19	374	619	165,6 %	33,0 %	0,57	0,13
Euroseas Ltd.	0,40	26	76	291,0 %	24,0 %	-	0,01
Capital Product Partners L.P.	0,82	216	172	79,5 %	24,0 %	0,51	0,12
<b>Median</b>	<b>0,75</b>	<b>257</b>	<b>310</b>	<b>88,7 %</b>	<b>24,0 %</b>	<b>0,56</b>	<b>0,07</b>

Source: S&P Capital IQ, EY Analysis

### Appendix B - Peer group descriptions

In our selection of the peer group, we have considered mainly the business operations of the peers and their geographical location. We note that the operations of the companies presented might differ slightly from the operations of the consortium. However, these companies should be subject to the same market drivers as the consortium and the number of peers has been increased in order to mitigate the effect of potential outliers.

Peer group - Detailed descriptions

Company name	Business description
Losinjska Plovidba Holding d.d.	Losinjska Plovidba Holding d.d. engages in maritime transport, shipbuilding, and tourism activities. It offers transport of freight and passengers, and marina yachting services; and repairs ships. The company is also involved in the operation of shipyard, camps, restaurants, and agencies. Losinjska Plovidba Holding d.d. was founded in 1958 and is based in Mali Lošinj, Croatia.
Anonimi Naftiliaki Etareia Kritis S.A.	Anonimi Naftiliaki Etareia Kritis S.A. operates in the passenger shipping sector. It also transports cargo. The company owns and charters vessels in routes of Adriatic Sea, Crete, Dodecanese, and Cyclades. It provides transportation services to approximately 497 thousand passengers. The company also offers tourism and consulting services. Anonimi Naftiliaki Etareia Kritis S.A. was incorporated in 1967 and is based in Chania, Greece.
DFDS A/S	DFDS A/S provides logistics solutions in Denmark and internationally. The company operates through Ferry and Logistics divisions. The Ferry division operates ferry routes in and around Europe transporting freight units, primarily trailers and passengers, as well as offers port terminal services. This division provides ferry services primarily to forwarders and hauliers, as well as manufacturers of heavy industrial goods, such as automotive, forest and paper products, metals, and chemicals; and operates passenger ships for passengers with own cars, mini cruises, business conferences, and tour operators. The Logistics division provides transport solutions for full- and part loads; contract logistics solutions, including warehousing; and side port and container ships. This division serves manufacturers of industrial goods and consumables, as well as retailers. The company operates 36 freight ferries, 16 freight and passenger ferries, 4 cruise ferries, and 14 container and side port ships. DFDS A/S was founded in 1866 and is headquartered in Copenhagen, Denmark.
Irish Continental Group plc	Irish Continental Group plc operates as a shipping, transport, and leisure company. It operates in two segments, Ferries, and Container and Terminal. The Ferries segment engages in the provision of passenger and roll on roll off freight shipping, and container lift on lift off freight services on routes between Ireland, the United Kingdom, and Continental Europe. The Container and Terminal segment provides door-to-door and feeder lift on lift off freight services, stevedoring, and other related terminal services in the ports of Dublin and Belfast. The company also provides ship chartering, shipping and forwarding agency, ship leasing, and administration services. Irish Continental Group plc was founded in 1972 and is based in Dublin, Ireland.
AS Tallink Grupp	AS Tallink Grupp, together with its subsidiaries, provides marine passenger and cargo transportation services in the Baltic Sea. The company operates through Estonia-Finland Routes, Estonia-Sweden Routes, Latvia-Sweden Route, Finland-Sweden Routes, and Other segments. It offers mini-cruise and passenger transportation, and ro-ro cargo services, as well as travel packages. The company provides its services on various routes under the Tallink and Silja Line brands. AS Tallink Grupp operates a fleet of 15 vessels that include cruise ferries, high-speed ro-pax ferries, and ro-ro cargo vessels. The company also operates three hotels in Tallinn and one hotel in Riga. In addition, the company sells beauty products; and offers stevedoring, vehicles leasing, catering, technical ship management and crewing, and process agent services, as well as provides entertainment on ships. AS Tallink Grupp was founded in 1989 and is based in Tallinn, the Republic of Estonia.
Attica Holdings S.A.	Attica Holdings S.A., through its subsidiaries, provides passenger shipping and travel agency services in Greece and internationally. The company's vessels offer transportation services to passengers, private vehicles, and freight. It owns and operates 30 vessels, 20 Ro-Pax ferries, 9 high-speed vessels, and 1 Ro-Ro vessel under the Superfast Ferries, Blue Star Ferries, and Hellenic Seaways brands. The company was founded in 1918 and is headquartered in Kallithea, Greece. Attica Holdings S.A. is a subsidiary of MIG Shipping S.A.
Salamis Tours (Holdings) Public Limited	Salamis Tours (Holdings) Public Limited operates in the travel, tourism, cruise, shipping, and transport sectors. It offers cruises and related services; travelling services; logistics; and shipping and transport services in Greece and Cyprus, and ship management services. The company was founded in 1959 and is based in Limassol, Cyprus. Salamis Tours (Holdings) Public Limited is a subsidiary of E.V.H. Investments Limited.
Viking Line Abp	Viking Line Abp, together with its subsidiaries, provides passenger and cargo carrier services. The company offers its services using seven vessels in the northern Baltic Sea and in the Gulf of Finland. Viking Line Abp was founded in 1959 and is headquartered in Mariehamn, Finland.

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	<p>Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, together with its subsidiaries, operates as a liner shipping company worldwide. Its vessel and container fleets are used for the transportation of general and special cargo, various dangerous goods, and coffee, as well as reefer cargo covering pharmaceuticals. The company also offers bilateral EDI, a directly connected electronic data interchange; operates an e-commerce portal that provides real-time access to transport data, as well as services to manage customer's supply chain data and connect to their carriers through one interface, and mobile app that allows to manage shipping process; and provides e-mail, security information and verified gross mass services. In addition, it provides container transportation services. As of June 10, 2021, the company fleet comprised 241 container ships with a total capacity of 1.7 million twenty-foot equivalent unit (TEU); and a container capacity of approximately 2.8 million TEU. Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft was founded in 1847 and is headquartered in Hamburg, Germany.</p>
Star Bulk Carriers Corp.	<p>Star Bulk Carriers Corp., a shipping company, engages in the ocean transportation of dry bulk cargoes worldwide. The company's vessels transport a range of major bulks, including iron ores, coal, and grains, as well as minor bulks, such as bauxite, fertilizers, and steel products. As of March 16, 2021, it had a fleet of 128 vessels with an aggregate capacity of approximately 14.1 million deadweight tons, including 17 Newcastlemax, 22 Capesize, 2 Mini Capesize, 7 Post Panamax, 41 Kamsarmax, 2 Panamax, 20 Ultramax, and 17 Supramax vessels. The company also provides vessel management services. Star Bulk Carriers Corp. was incorporated in 2006 and is based in Maroussi, Greece.</p>
Costamare Inc.	<p>Costamare Inc. owns and charters containerships to liner companies worldwide. As of June 14, 2021, it had a fleet of 81 containerships with a total capacity of approximately 581,000 twenty foot equivalent units and 16 dry bulk vessels with a total capacity of approximately 932,000 DWT. The company was founded in 1974 and is based in Monaco.</p>
Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	<p>Wilh. Wilhelmsen Holding ASA provides maritime products and services in Europe, the Americas, Asia, Africa, and Oceania. It operates in Maritime Services and Supply Services segments. The Maritime Services segment offers marine products, ship agency services, and logistics to the merchant fleet, as well as ship management services, including manning for various vessel types. The Supply Services segment engages in the operation of supply bases for the offshore industry; development and operation of real estate properties on and off the supply bases; and maintenance of rigs and handling of logistics related to international pipeline projects and windmill parks. The company's marine products include Unitor chemicals and equipment to clean vessels; Unitor fuel treatment chemicals; Unitor oil spill kits and other damage control solutions; Unitor cylinders; Timm ropes; Unitor equipment for the maintenance and performance vessels; and Nalfleet water treatment products to treat and protect on board systems, as well as Unicool refrigerants. It also provides marine and non-marine insurance services; and maritime training solutions. The company was founded in 1861 and is headquartered in Lysaker, Norway. Wilh. Wilhelmsen Holding ASA is a subsidiary of Tallyman AS.</p>
Safe Bulkers, Inc.	<p>Safe Bulkers, Inc. provides marine drybulk transportation services. It owns and operates drybulk vessels for transporting bulk cargoes primarily coal, grain, and iron ore. As of March 15, 2021, the company had a fleet of 43 drybulk vessels having an average age of 10.3 years; and an aggregate carrying capacity of 3,937,000 deadweight tons. Its fleet consisted of 15 Panamax class vessels, 10 Kamsarmax class vessels, 14 post- Panamax class vessels, and four Capesize class vessels. The company was incorporated in 2007 and is based in Monaco.</p>
Diana Shipping Inc.	<p>Diana Shipping Inc. provides shipping transportation services. The company transports a range of dry bulk cargoes, including commodities, such as iron ore, coal, grain, and other materials in shipping routes worldwide. As of March 11, 2021, it operated a fleet of 37 dry bulk vessels, including 4 Newcastlemax, 12 Capesize, 5 Post-Panamax, 5 Kamsarmax, and 11 Panamax), as well as one Panamax dry bulk vessel. The company was formerly known as Diana Shipping Investments Corp. and changed its name to Diana Shipping Inc. in February 2005. Diana Shipping Inc. was incorporated in 1999 and is based in Athens, Greece.</p>
Belships ASA	<p>Belships ASA owns and operates dry bulk ships worldwide. It operates through Dry Bulk and Technical Management segments. The company operates a fleet of 23 ships. It also provides commercial management and ship management services. The company was founded in 1918 and is headquartered in Oslo, Norway.</p>
Eneti Inc.	<p>Eneti Inc. engages in the marine-based renewable energy business. It owns and operates five wind turbine installation vessels serving the offshore wind industry. The company was formerly known as Scorpio Bulkers Inc. and changed its name to Eneti Inc. in February 2021. Eneti Inc. was incorporated in 2013 and is based in Monaco.</p>

Euroseas Ltd.	Euroseas Ltd. provides ocean-going transportation services worldwide. The company owns and operates containerships that transport dry and refrigerated containerized cargoes, including manufactured products and perishables. As of May 6, 2021, it had a fleet of 14 vessels, including 9 feeder containerships and 5 intermediate container carriers with a cargo capacity of 42,281 teu. The company was incorporated in 2005 and is based in Maroussi, Greece.
Capital Product Partners L.P.	Capital Product Partners L.P., a shipping company, provides marine transportation services in Greece. Its vessels transports a range of dry cargoes and containerized goods under short-term voyage charters, and medium to long-term time and bareboat charters. As of April 26, 2021, the company owned 17 vessels, including thirteen Neo-Panamax container vessels, three Panamax container vessels, and one Capesize bulk carrier. Capital GP L.L.C. serves as the general partner of the company. The company was incorporated in 2007 and is headquartered in Piraeus, Greece.

Source: S&P Capital IQ

### Appendix C - Peer group EBT margin

Peer group EBT- margin							
Company	Country	2015	2016	2017	2018	2019	5y Average
Losinjska Plovidba Holding d.d.	Croatia	(182,8%)	(0,9%)	3,9 %	(7,4%)	(6,6%)	(38,8%)
Anonimi Naftiliaki Etaria Kritis S.A.	Greece	0,6 %	1,2 %	5,3 %	(7,5%)	2,6 %	0,4 %
DFDS A/S	Denmark	7,7 %	11,5 %	11,8 %	10,8 %	8,3 %	10,0 %
Irish Continental Group plc	Ireland	16,9 %	18,6 %	26,2 %	17,9 %	17,2 %	19,3 %
AS Tallink Grupp	Estonia	7,3 %	4,8 %	5,2 %	4,7 %	6,0 %	5,6 %
Attica Holdings S.A.	Greece	12,0 %	7,8 %	0,6 %	4,8 %	5,2 %	6,1 %
Salamis Tours (Holdings) Public Limited	Cyprus	15,9 %	18,0 %	12,8 %	15,1 %	11,7 %	14,7 %
Viking Line Abp	Finland	4,4 %	1,8 %	1,3 %	1,3 %	2,7 %	2,3 %
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	Germany	1,6 %	(0,9%)	0,6 %	0,7 %	3,3 %	1,0 %
Star Bulk Carriers Corp.	Greece	(195,6%)	(69,3%)	(2,9%)	9,0 %	(2,0%)	(52,1%)
Costamare Inc.	Monaco	29,3 %	17,5 %	17,7 %	17,7 %	20,7 %	20,6 %
Wilh. Wilhelmsen Holding ASA	Norway	2,9 %	17,5 %	40,0 %	(10,0%)	17,3 %	13,6 %
Safe Bulkers, Inc.	Monaco	(37,7%)	(51,0%)	(57,2%)	14,3 %	8,1 %	(24,7%)
Diana Shipping Inc.	Greece	(41,0%)	(143,7%)	(316,1%)	7,3 %	(4,8%)	(99,7%)
Belships ASA	Norway	(136,3%)	(56,7%)	13,4 %	19,8 %	5,1 %	(31,0%)
Eneti Inc.	Monaco	(817,0%)	(159,2%)	(36,8%)	(5,2%)	19,9 %	(199,7%)
Euroseas Ltd.	Greece	(37,3%)	(165,9%)	(29,2%)	(1,9%)	(4,2%)	(47,7%)
Capital Product Partners L.P.	Greece	25,1 %	21,7 %	13,5 %	(6,5%)	22,5 %	15,3 %
<b>Upper quartile</b>		<b>11,0 %</b>	<b>16,0 %</b>	<b>13,2 %</b>	<b>13,4 %</b>	<b>15,8 %</b>	<b>13,9 %</b>
<b>Median</b>		<b>2,2 %</b>	<b>1,5 %</b>	<b>4,6 %</b>	<b>4,8 %</b>	<b>5,6 %</b>	<b>3,7 %</b>
<b>Average</b>		<b>(73,6%)</b>	<b>(29,3%)</b>	<b>(16,1%)</b>	<b>4,7 %</b>	<b>7,4 %</b>	<b>(21,4%)</b>
<b>Lower quartile</b>		<b>(40,2%)</b>	<b>(55,3%)</b>	<b>(2,0%)</b>	<b>(4,4%)</b>	<b>2,7 %</b>	<b>(19,9%)</b>

Source: S&P Capital IQ

Appendix D: Results from EY's calculations accounting for alternative activity

	Foregone profit total	Alternative activity	Adjustment period (in addition to the time between the termination and the start of the contract)					Total damage
			1 year	2 year	3 year	4 year	5 year	
Scenario 7: Based on the consortium's estimate for foregone profit	10 026 369 €	Consortium receives 0% after the adjustment period	X					768 182 €
				X				1 434 233 €
					X			2 071 839 €
						X		2 893 283 €
							X	3 058 563 €
Scenario 8: Based on the consortium's estimate for foregone profit	10 026 369 €	Consortium receives 43,9% after the adjustment period / 2 routes	X					4 832 776 €
				X				5 206 413 €
					X			5 564 093 €
						X		6 024 901 €
							X	6 117 619 €
Scenario 9: Based on the consortium's estimate for foregone profit	10 026 369 €	Consortium receives 72,0% after the adjustment period / 1 route	X					7 429 573 €
				X				7 616 391 €
					X			7 795 231 €
						X		8 025 635 €
							X	8 071 994 €
Scenario 10: Based on EY's calculations for foregone profit	5 213 718 €	Consortium receives 0% after the adjustment period	X					447 045 €
				X				877 873 €
					X			1 289 018 €
						X		1 689 124 €
							X	2 066 842 €
Scenario 11: Based on EY's calculations for foregone profit	5 213 718 €	Consortium receives 43,9% after the adjustment period / 2 routes	X					2 539 774 €
				X				<b>2 781 427 €</b>
					X			3 012 068 €
						X		3 236 517 €
							X	3 448 406 €
Scenario 12: Based on EY's calculations for foregone profit	5 213 718 €	Consortium receives 72,0% after the adjustment period / 1 route	X					3 876 731 €
				X				3 997 573 €
					X			4 112 893 €
						X		4 225 117 €
							X	4 331 062 €

## **EY | Building a better working world**

**EY exists to build a better working world, helping to create long-term value for clients, people and society and build trust in the capital markets.**

**Enabled by data and technology, diverse EY teams in over 150 countries provide trust through assurance and help clients grow, transform and operate.**

### **Working across assurance, consulting, law,**

EY refers to the global organization, and may refer to one or more, of the member firms of Ernst & Young Global Limited, each of which is a separate legal entity. Ernst & Young Global Limited, a UK company limited by guarantee, does not provide services to clients. Information about how EY collects and uses personal data and a description of the rights Individuals have under data protection legislation are available via [ey.com/privacy](https://ey.com/privacy). For more information about our organization, please visit [ey.com](https://ey.com).

© 2021 EYGM Limited.  
All Rights Reserved.

ABC JJMM123  
ED None

This presentation has been prepared for general informational purposes only and is not intended to be relied upon as accounting, tax, or other professional advice. Please refer to your advisors for specific advice.

**[ey.com](https://ey.com)**



---

**Till Ålands lagting**

## **Nytt miljösmart privat tonnage i skärgårdstrafiken**

Landskapets fartygsflotta är föråldrad och investeringsbehovet stort. Trots ett kontinuerligt underhåll är trafikstörningar på grund av tekniska problem allt vanligare. Nya säkerhetskrav, tyngre och bredare fordon samt passage-rarnas berättigade krav (tex funktionshindrades möjlighet att kunna nå pas-sagerarsalongen ) gör det allt svårare att upprätthålla en trygg, säker och för-utsägbar trafik. Skärgårdstrafiken är livsnerven för både privatpersoner och företagare oberoende i vilken av våra sex skärgårdskommuner man bor. Varje trafikstörning, stor som liten, försvårar vardagspusslet på individnivå och påverkar näringslivet negativt.

Vetskapen om de alltmer tilltagande tekniska problemen och de allt mer ri-gida säkerhetskraven är ingen ny information. Därför påbörjade den förra landskapsregeringen, under lantrådet Gunells ledning, ett intensivt arbete med framtagande av ritningar för ett nytt fartyg. Av okänd anledning har lantrådet Sjögren valt att begrava det arbetet.

Nu, då en tredje del av regeringsperioden är avverkad, lyser satsningar i skär-gården med sin frånvaro. Oberoende var när och hur de framtida korttrutts-satsningarna förverkligas behövs nytt tonnage beställas omgående.

Åland har ett gediget sjöfartskunnande och en stark företagaranda.

Med anledning av det ovanstående föreslår vi

att lagtinget uppmanar landskapsregeringen att omgående ge det privata näringslivet möjlighet till en totalentreprenad för nybygg-nation av ett modernt miljösmart fartyg samt driften av det samma under en tidsperiod om minst 10 år.

Mariehamn den 28 mars 2017

Veronica Thörnroos

Mikael Lindholm

Harry Jansson

Jörgen Pettersson

## Protokoll fört vid pleniföredragning

Regeringskansliet  
Allmänna byrån, Rk1

Närvarande

VT-HJ-TE-AH-J-AH-FK-AR-CW

Frånvarande

Justerat

Omedelbart

Ordförande

L a n t r å d  
Veronica Thörnroos

Föredragande

Vicelantråd  
Harry Jansson

Protokollförelse

Förvaltnings- och  
utvecklingschef  
Dan E Eriksson

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

### Nr 21

Försäkran enligt 9 § LL om Ålands landskapsregering.

**ÅLR 2019/9507**

Antecknades att det av lagtinget den 10 december 2019 valda lantrådet och de övriga av talmannen utnämnda medlemmarna i landskapsregeringen i närvaro av lagtingets talman Roger Nordlund och landshövding Peter Lindbäck före sammanträdes början avlagt försäkran enligt 9 § landskapslagen om Ålands landskapsregering.

Landskapsregeringen antecknade lagtingets beslut om val av lantråd och talmannens utnämning av övriga ministrar i landskapsregeringen till kännedom.

Antecknades slutligen att lantrådet i ett anförande hälsade medlemmarna välkomna till landskapsregeringens arbete, varefter medlemmarna intog sina platser vid sammanträdesbordet

### Nr 22

Meddelande om regeringsprogrammet.

**ÅLR 2019/9509**

Enligt 25 § 1 mom. lagtingsordning för Åland ska landskapsregeringen utan dröjsmål överlämna sitt program till lagtinget i form av ett meddelande.

Landskapsregeringen beslöt överlämna bilaga meddelande, bilaga 1, till lagtinget.



Avtalsperioden var 15 år med planerad trafikstart 1.4.2022. Förutom elhybrid-färjan omfattade upphandlingen en reservfärja (minst 50 % kapacitet av primära färjan och inte krav på eldrift). Efter 15 år skulle beställaren ha rätt att för 5 MEUR köpa elhybrid-färjan samt all teknisk utrustning i hamnarna ämnad för denna. Köpesumman skulle indexjusteras från avtalets första månad till sista månad enligt i avtalet angivet index.

Det beräknade värdet på upphandlingen angavs till 47 MEUR för hela avtalsperioden. Beställaren skulle ha rätt att avbryta upphandlingen ifall anbudet väsentligt överstiger det beräknade. Anbudet utvärderades enligt den fasta ersättningen samt angiven energiförbrukning det första året. Den fasta ersättningen skulle indexjusteras årligen enligt angiven formel i avtalet.

På transportbyrån gjordes en tämligen grov beräkning av upphandlingens värde. I upphandlingsföreskriften angavs 47 MEUR av taktiska orsaker även om de grova beräkningarna visade på högre belopp.

Anbud antogs den 16.8.2019 till en totalkostnad av 66,7 MEUR under avtalsperioden. Överskridningen gentemot upphandlingens angivna värde utgjorde ca 42 %. Den fasta kostnaden för avtalets första år angavs till 4.449.000 euro. Till detta ska läggas energikostnaden vilken enligt avtalets förutsättningar skulle bli ca 257.000 euro. I jämförelse har driften på Föglölinjen med m/s Skarven på senare år kostat ca 3,1 MEUR årligen.

Avtal tecknades 2.9.2019 med förbehåll att vägplanen som omfattar projektet vinner laga kraft. I denna upphandling saknades förbehåll att miljötillstånd för projekt Västra Föglö måste erhållas.

Eventuella besvär mot erhållet miljötillstånd eller upphandlingen av infrastruktur har inte beaktats i avtalet. Från infrastrukturavdelningen har man försäkrat att det inte skulle ha varit problem med att komma överens med vinnande anbudsgivare om att skjuta fram trafikstarten med ett år. Ännu längre försening skulle kunna inträffa, t.ex. om besvär mot ett avgörande i Marknadsdomstolen inlämnas till Högsta förvaltningsdomstolen.

I avtalet finns bestämmelser om förtida uppsägning och ångerrätt. Beställaren hade under veckorna 32-44 år 2019 en ångerrätt och kunde inom den tiden säga upp avtalet med omedelbar verkan ifall inte vägplanen för västra Föglö vunnit laga kraft. Entreprenören kunde under tiden utföra förberedande arbeten rörande entreprenaden och ifall beställaren häver avtalet ersätts entreprenören för verifierat nedlagt arbete med högst 450.000 euro.

Beställaren har också rätt att säga upp avtalet med omedelbar verkan om medel ej beviljas av lagtinget för verksamheten på färjelinjen.

Säkerställandet av tillräcklig elkapacitet i hamnarna hörde till totalentreprenad-projektet. En grov kostnadsuppskattning 2-3 MEUR gällande detta har angivits. Noggrannare kalkyler har inte framtagits. Ombyggnader i Svinö hamn som krävs för el-hybrid-färjan uppskattas grovt till 1-2 MEUR.

Biträdande avdelningschef med byråchefsansvar för transportbyrån har varit projektansvarig och en teknisk inspektör har haft rollen som teknisk projektledare. Projektmöten har hållits med projektören, flera av dem hösten 2017 innan godkännande