

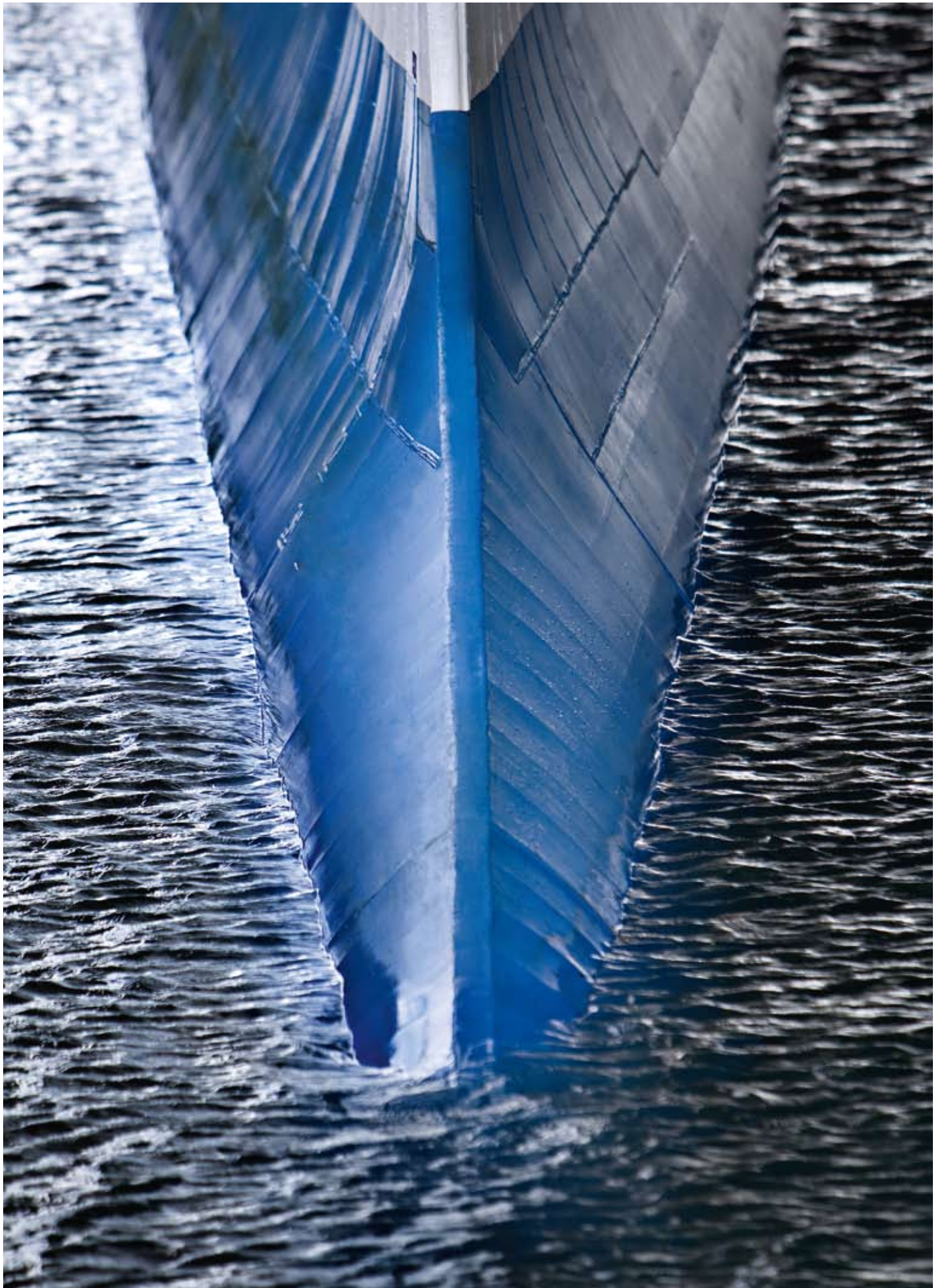


# Årsrapport 2008



**Mols-Linien**  
Din genvej i Danmark





# Indholdsfortegnelse

|   | Side |
|---|------|
| Selskabsoplysninger.....                | 4    |
| Året i hovedtræk.....                   | 6    |
| Mols-Liniens mål og visioner .....      | 10   |
| Selskabets hoved- og nøgletal.....      | 12   |
| Ledelsesberetning.....                  | 14   |
| Ledelsespåtegning.....                  | 44   |
| De uafhængige revisorers påtegning..... | 47   |
| Resultatopgørelse for 2008.....         | 51   |
| Balance pr. 31.12.08 .....              | 52   |
| Egenkapitalopgørelse for 2008.....      | 55   |
| Pengestrømsopgørelse for 2008.....      | 56   |
| Noter.....                              | 58   |

# Selskabsoplysninger

## Selskab

Mols-Linien A/S  
Færgen  
8400 Ebeltoft  
CVR-nr. 17 88 12 48  
Hjemstedskommune Ebeltoft

Telefon 89 52 52 00  
Telefax 89 52 52 90  
Internet [www.mols-linien.dk](http://www.mols-linien.dk)  
E-mail [mols-linien@mols-linien.dk](mailto:mols-linien@mols-linien.dk)

## Dattervirksomheder

Grenaa-Hundredet Linien af 1988 A/S,  
Ebeltoft (100%) (hvilende selskab)  
Kattegruternes Reparationselskab  
ApS, Ebeltoft (100%)

## Bestyrelse

- Administrerende direktør  
Carsten Berger, formand
- Administrerende direktør  
Erik Østergaard, næstformand
- Advokat Søren Elmann Ingerslev,  
næstformand
- Direktør Thorleif Nohr Blok
- Administrerende direktør  
Kaare Vagner
- Direktør Hugo Andersen
- Maskinchef Bent Mand Jørgensen,  
medarbejdervalgt
- Maskinmester Jesper Stenkjær,  
medarbejdervalgt
- Holdleder Annelise Lund,  
medarbejdervalgt

## Direktion

Administrerende direktør, cand.merc.  
Preben Wolff

## Revision

Deloitte  
Statsautoriseret Revisionsaktieselskab

PricewaterhouseCoopers  
Statsautoriseret Revisionsaktieselskab

## Generalforsamling

Ordinær generalforsamling afholdes  
20. april 2009, kl. 14.15 på  
Hotel Ebeltoft Strand,  
8400 Ebeltoft



Administrerende  
direktør, cand.merc.  
Preben Wolff

## Bestyrelsen i Mols-linien A/S

Stående fra venstre: Carsten Berger, Bent Mand Jørgensen,  
Hugo Andersen, Annelise Lund, Kaare Vagner, Jesper Stenkjær,  
Thorleif Nohr Blok, Søren Elmann Ingerslev, Erik Østergaard.





## Året i hovedtræk

- Mols-Linien realiserede i 2008 en samlet omsætning på 788,4 MDKK mod 797,6 MDKK i 2007, hvilket er en tilbagegang på 1,1 pct.
- Frem til udgangen af andet kvartal af 2008 var Mols-Liniens omsætning og resultat nogenlunde på niveau med de forventninger, som rederiet havde meldt ud ved årets start – selv på trods af de fortsat stigende priser på brændstof til rederiets færger og kurssikring af USD.
- Årets resultat før skat blev et underskud på 52,7 MDKK. Dette resultat er således på linje med den nedjustering af forventningerne til årets resultat, som Mols-Linien meldte ud til markedet i 4. kvartal 2008 om et samlet underskud før skat i intervallet 40-55 MDKK.
- Det er frem for alt de uforudsete og rekordstore prisstigninger på brændstof til rederiets færger i en meget stor del af 2008, som har øget rederiets omkostninger i forhold til 2007 – og dermed direkte har påvirket årets resultat negativt med ca. 80 MDKK.
- Denne prisudvikling gjorde det midt i 2008 nødvendigt for Mols-Linien at regulere priserne på billetter til både passagerer og alle typer køretøjer med et olietillæg. Og det fik i sig selv og meget hurtigt en forstærkende effekt på den i forvejen negative trend i trafikudviklingen som følge af den globale finanskriser.
- Konsekvensen af disse forhold blev således samlet set en tilbagegang i antallet af overførte personbiler, lastbiler og passagerer i forhold til 2008 – og som direkte har påvirket årets resultat.
- Tilsvarende har finanskrisen også sat dybe negative spor i Mols-Liniens cashflow. Ved årets start forventede rederiet et positivt cashflow fra den primære drift i intervallet 100-120 MDKK. Som en konsekvens af finanskrisen, og de deraf følgende omkostningsstigninger og den reducerede trafikmængde, nedjusterede selskabet i forbindelse med delårsrapporten for 3. kvartal denne forventning til et cashflow fra -10 til +10 MDKK. Det realiserede cashflow fra den primære drift i 2008 blev -23,1 MDKK, hvilket er negativt påvirket af kortfristet betaling af 21,4 MDKK til sikkerhed for olieterminsforretning.
- Hermed må Mols-Linien – efter fem år med konstant vækst i stort set alle nøgletal – i 2008 konstatere et negativt og derfor utilfredsstillende regnskabsresultat.



- Anker Christoffersen, som i 10 år har været medlem af Mols-Liniens bestyrelse, heraf de seneste otte år som formand, blev på selskabets ordinære generalforsamling i april måned 2008 afløst af direktør Carsten Berger som ny bestyrelsesformand.
- I efteråret 2008 ønskede en kreds af Mols-Liniens aktionærer, som tilsammen besidder ca. 60 pct. af rederiets aktier, at få undersøgt markedet for potentielle købere til og den mulige pris for en sådan post. Selskabets bestyrelse, direktionen og en række eksterne rådgivere har i den forbindelse været i dialog med flere interesserede. Ved regnskabsårets afslutning pågik denne proces fortsat.
- Denne proces omfatter som nævnt ca. 60 pct. af selskabets aktier. Da tilmed ca. 30 pct. af selskabets aktier ejes af en enkelt ejer, og yderligere aktier er låst som medarbejderaktier, har det frie flow i aktien været uhyre begrænset. Disse forhold har – i kombination med den tiltagende uro på aktiemarkedet som følge af den globale finanskrise – medført, at kursen på Mols-Liniens aktier har været meget volatil. Kursen på selskabets aktier var ultimo 2008 på 65 mod kurs 190 ultimo 2007.
- Mols-Linien Service Academy har fortsat den positive udvikling med en vifte nye servicekoncepter og -tilbud til rederiets kunder – og har desuden fortsat udviklingen og gennemførelsen af en række uddannelsestilbud til rederiets medarbejdere. Alene i 2008 har ca. 100 af Mols-Liniens medarbejdere fra hele rederiet været på skolebænken. Fra 2009 vil Mols-Linien Service Academy på kommercielle vilkår udvide sine aktiviteter og kapaciteten med uddannelsestilbud til eksterne aktører i servicesektoren – og der er allerede indgået aftaler herom med de første kunder.
- Rederiets tilbud om at etablere ”Den flydende Kattegatbro” kvit og frit til det danske samfund blev udviklet i 2007 og officielt lanceret over for de trafikpolitiske beslutningstagere på Christiansborg i januar 2008 – som tog positivt imod konceptet. I sammenligning med det mulige alternativ, baseret på en fast broforbindelse over Kattegat, vil Mols-Linien kunne tilbyde det danske samfund en meget stabil, driftssikker og komfortabel transportløsning mellem Øst- og Vestdanmark som supplement til Storebæltsforbindelsen – endda til en markant lavere samfundsmæssig omkostning – og med meget store miljøbesparelser til følge. >



- > • I fondsbørsmeddelelse nr. 154 i sommeren 2008 præsenterede Mols-Linien intentionerne og planerne om at konvertere det traditionelle brændstof til rederiets hurtigfærger fra diesellole til det mere prisstabile og langt mere miljøvenlige LNG (Liquified Natural Gas). Dette forslag er udviklet i direkte forlængelse af Mols-Liniens bestræbelser på at reducere usikkerheden omkring priserne på brændstof – i kombination med rederiets intensive indsats for at være i front på miljøområdet. Rederiet har nedsat en arbejdsgruppe, som skal kortlægge og udrede muligheden for en hurtig konvertering af Seajet-færgernes brændstof fra diesellole til LNG.
- Det foreløbige udredningsarbejde dokumenterer, at Mols-Linien ved at anvende LNG med ét slag vil kunne reducere rederiets nuværende miljøbelastning med ca. 30.000 tons CO<sub>2</sub>, 175 tons NO<sub>x</sub> og 130 tons SO<sub>x</sub>. Det svarer til en reduktion på 30 pct. CO<sub>2</sub>, 40 pct. NO<sub>x</sub> og 99 pct. SO<sub>x</sub>.
- Herefter har Mols-Linien løbende præsenteret forslaget over for medlemmer af Folketinget og brede kredse af regionale og lokale politikere og erhvervs-mæssige beslutningstagere under stor og positiv mediemæssig opmærksomhed.
- Under forudsætning af de involverede myndigheders godkendelse af de tekniske og miljømæssige tilpasninger og installationer, som er nødvendige for at anvende LNG – og under forudsætning af, at rederiet kan sikre en fornuftig finansiering af projektet samt at det også på det tidspunkt vurderes økonomisk fordelagtigt for selskabet, vil det være realistisk at konvertere fra diesellole til LNG i løbet af en periode på ca. 18 måneder. Rederiet arbejder derfor intensivt videre i 2009 på at få det formelle og finansieringsmæssige grundlag på plads i løbet af 2009.
- Som et af de få rederier i Danmark blev Mols-Linien af Transportministeriet godkendt til at deltage i forsøgsordningen med de nye modulvognetog (de 25-meter lange transportenheder) i Danmark. Fra og med årets sidste kvartal kunne rederiet således tilbyde de professionelle transportvirksomheder at overføre de nye modulvognetog på ruten mellem Kalundborg og Århus, hvilket har skabt nye forretningsmæssige muligheder for rederiet. Og initiativet er blevet positivt modtaget af transportvirksomhederne, som fremover forventer at øge deres investeringer i de mere effektive og miljøvenlige lastbiler.
- Bestyrelsen vil på baggrund af årets resultat indstille til generalforsamlingen, at der for 2008 ikke bliver udbetalt udbytte til aktionærerne.



## FORVENTNINGER TIL FREMTIDEN

Ved udgangen af 2008 har Mols-Linien indgået bindende prisaftaler for hele 2009 om levering af brændstof til rederiets hurtigfærger. Disse aftaler vil friholde rederiet for enhver risiko for prisstigninger på olie til hurtigfærgerne ud over den faste pris, som er aftalt. Desuden er valutakursrisikoen i USD ved køb af brændstof elimineret ved terminsikring.

Forventninger til 2009 er baseret på følgende væsentlige forudsætninger:

- at danskerne – som følge af finanskrisen – i stigende omfang vil vælge at holde ferie i Danmark, og at rederiet derfor vil få en andel af den deraf følgende trafik mellem Jylland og Sjælland
- at Mols-Linien via en målrettet indsats vil vinde nogle af de faste kunder – som i sidste halvdel af 2008 valgte at reducere eller helt at standse deres rejseaktivitet mellem landsdelene – tilbage igen

På den baggrund forventer Mols-Linien A/S allerede igen i 2009 at kunne afslutte regnskabet med et samlet overskud før tonnagekat i intervallet 40-65 MDKK og et positivt cash-flow fra driften i intervallet 115-145 MDKK.



# Service er nøgleordet

Adm. direktør Thorkil Andersen, Frode Laursen A/S

Kunderne kræver effektivitet, præcision og høj service i bredeste forstand. Det gælder i en stor transport og logistikforretning som vores og på fuldstændig samme måde i rederibranchen.

Derfor er vi glade for vort gode og årelange samarbejde med Mols-Linien, der er et vigtigt bindeled mellem Øst- og Vestdanmark via fragtfærgerne på ruten Kalundborg-Århus. Her overfører vi i stigende omfang nu også vore nye modulvogntog, som vi satser meget på i fremtiden.

Vores virksomhed benytter sig både af Storebæltsforbindelsen og færgerne på Kattegat. Vi kan ikke undvære nogen af dem, og vi er afhængige af, at der er et vel afbalanceret forhold mellem bro og færger, som giver stabilitet i den trafikale infrastruktur i landet. Flere valgmuligheder giver fleksibilitet

og udvikling, ligesom vi har mulighed for den bedst mulige kapacitetsudnyttelse. Det er vigtige ting i dagens Danmark.

Et yderligere plus ved færgerne er naturligvis, at de kan overføre løstrailere, og at der faktisk spares ret mange kørselsomkostninger (sparede km) ved at bruge genvejen over Kattegat på Kalundborg-Århus. Og jeg ser gerne en udvidelse af trafikken på ruten så snart Mols-Linien får markeds-mæssige muligheder for at indsætte en tredje færge. Hyppige frekvenser er også en vigtig service.

Vi vil også gerne nævne, at vi løbende har en god dialog omkring forbedring og udvikling af KATTEGAT – GENVEJEN, og at vores medarbejdere i det daglige får en god service af Mols Liniens personale.

» Vi er afhængige af, at der er et vel afbalanceret forhold mellem bro og færger «

*Adm. direktør Thorkil Andersen,  
Frode Laursen A/S*

**Frode  
LAURSEN**



## Mols-Liniens mål og visioner

Ledelsen i Mols-Linien er overbevist om, at grundideen og konceptet om, at rederiet udvikler, realiserer og driver "Den flydende Kattegatbro", er realiserbar. Der er nok her tale om den forretningsmæssigt mest perspektivrige og interessante idé i rederiet.

Forudsætningerne for at realisere planerne om "Den flydende Kattegatbro" kom et meget vigtigt skridt nærmere målet med regeringens og Folketingets opbakning om planen for infrastrukturen i Danmark, som blev vedtaget i januar 2009.

I denne plan indgår de helt afgørende forudsætninger for Mols-Linien – nemlig at de nødvendige udbygninger og forbedringer af vejnettet til og fra rederiets færgehavne i Sjællands Odde og i Århus nu bliver gennemført. Og det skal ske inden udgangen af 2013.

Det drejer sig frem for alt om udvidelsen af motorvejen mellem Roskilde og Fløng, den meget vigtige udbygning og opgradering til motortrafikvej af strækningen mellem Holbæk og Vig og etableringen af Marselistunnelen, som vil give de rejsende med Mols-Linien til og fra Århus direkte og meget lettere adgang til hele motorvejsnettet i Østjylland.

Mols-Linien er derfor meget tilfreds med disse for rederiet meget vigtige og positive beslutninger, som understøtter rederiets rolle som en vigtig del af den danske infrastruktur.

Rederiet vil således også i de kommende år være en væsentlig og seriøs del af den danske infrastruktur ved at sikre meget stabile færgeforbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Og rederiet vil fortsætte den nuværende strategi med fokus på yderligere optimering af hurtigfærgekonceptet fra Sjællands Odde til Jylland.

Desuden vil Mols-Linien også fremover udbygge sine forretningsmæssige aktiviteter inden for fragtmarkedet mellem Jylland og Sjælland – herunder med nye tilbud og services til de professionelle transportvirksomheder og andre af rederiets storkunder, når det gælder fragt mellem landsdelene. Det omfatter bl.a., at Mols-Linien som det eneste færgerederi i Østjylland har forberedt sig på at kunne servicere og håndtere transportvirksomhederne, som har investeret i de miljøvenlige modulvogntog.

Det er derfor vigtigt for selskabet at gentage, at Mols-Linien fortsat er parat til at tilbyde Danmark den optimale og mest rentable løsning – både økonomisk og miljømæssigt – af den trafikale infrastruktur mellem Jylland og Sjælland via "Den flydende Kattegatbro".

En sådan løsning vil bl.a. indebære, at:

- Mols-Linien vil sikre en velafbalanceret udvikling af den trafikale infrastruktur i Danmark



- Løbende optimering af hurtigfærgekonceptet mellem Jylland og Sjælland med henblik på at kunne tilbyde de rejsende 30-minutters drift, når den nødvendige infrastruktur til og fra rederiets havne er etableret
- Indsættelse af flere nye hurtigfærger i takt med trafikudviklingen, som vil have den nødvendige kapacitet til at overføre de fremtidige 4-5 millioner køretøjer, som hvert år skal køre mellem Jylland og Sjælland (som supplement til kapaciteten på Storebæltsbroen)
- Videreudvikling af fragtruten mellem Jylland og Sjælland med en effektiv, afbalanceret og markedstilpasset udbygning af færgekapaciteten

Samlet set vil Mols-Linien til enhver tid være parat til og forberedt på at kunne håndtere den fremtidige trafikudvikling i Danmark. Der er ganske vist konstateret et fald i trafikken som en naturlig konsekvens af den globale finanskrise med lavere forretningsmæssig aktivitet. Og mange private bilister forsøger i denne situation at spare på udgifterne ved at lade bilen stå.

Men de mere langsigtede prognoser for trafikudviklingen indikerer, at der fortsat vil være vækst i antallet af personbiler og lastvogne på de danske landeveje. Og prognoserne lægger op til, at trafiktheden og antallet af bilkøer vil vokse dramatisk i de kommende år med kaos og endnu længere ventetider til følge.

### **Trængsel giver direkte tab**

Tid er penge – og trængselsproblemerne på alt for mange vejstrækninger giver både erhvervslivet og mange private borgere helt enorme omkostninger og direkte tab. For samfundet som helhed er der tale om, at erhvervschauffører og private bilister hvert år tilbringer millioner af ellers produktive timer i meningsløse og stressende bilkøer – på landevejene og i byområderne.

Prognoserne for trafikudviklingen bliver ganske vist nedjusteret en smule i denne tid, idet krisen erfaringsmæssigt vil lægge en dæmper på kørslen. Men her er udgangspunktet, at der allerede i årevis har været og fortsat er massive trængselsproblemer i store dele af det danske transport-system. Og det er uproduktivt og spild af ressourcer i den helt store skala.

### **Det effektive og miljøvenlige tilbud**

Så snart regeringen får gennemført de besluttede forbedringer og opgraderinger af vejnettet, vil Mols-Linien være parat til at realisere sit tilbud om at etablere ”Den flydende Kattegatbro” – uden omkostninger for det danske samfund.

Og dette initiativ vil herefter meget hurtigt reducere trafikken på nogle af de mest belastede trafikstrækninger – fx på E20 og E45. Det er netop bl.a. til disse hårdt plagede trafikkanter på disse vejstrækninger, at Mols-Linien vil være parat til at etablere ”en korridor” over Kattegat via ”Den flydende Kattegatbro”.

”Den flydende Kattegatbro” vil derfor både spare de rejsende for mange timers stressende ophold i kilometerlange bilkøer – og give meget betydelige besparelser og reducerede omkostninger i erhvervslivet.

Hvis Mols-Linien fx transporterer ca. 1 mio. flere personbiler over Kattegat, svarer det til, at trafikintensiteten på E20 og E45 er tilbage på niveauet i 2004, hvor problemerne med trængsel og bilkøer havde et langt mindre omfang end i dag.

### **Miljø og udvikling**

De ca. 850.000 personbiler og ca. 320.000 lastvognsenheder, som i dag benytter Mols-Liniens færger mellem Jylland og Sjælland, sparer i gennemsnit ca. 200 km bilkørsel på landevejene. Vel at mærke hver vej. Derved er de ikke kun med til at begrænse trængselsproblemerne på det i forvejen hårdt belastede vejnet. De sparer også på forbruget af benzin og dieselolie.

Når vejene til og fra Mols-Liniens færger bliver udbygget og opgraderet, bliver de miljømæssige fordele naturligvis endnu større. Når Mols-Linien får myndighedernes tilladelse til at konvertere den nuværende dieselolie til hurtigfærgerne med det mere miljøvenlige LNG, kommer rederiet et stort skridt nærmere sin miljømæssige målsætning. Den fulde gennemslagskraft af den miljømæssige målsætning opnår rederiet, når planerne om ”Den flydende Kattegatbro” bliver en realitet. Det vil nemlig give hele det danske samfund en meget synlig reduktion af udledningen af CO<sub>2</sub>, som vil gavne det globale miljø.

I den forbindelse vil Mols-Linien ikke undlade at omtale, at rederiet – ud over de nævnte tiltag – yderligere er blandt de helt store bidragydere til at nedbringe miljøbelastningen og udledningen af CO<sub>2</sub>, når det gælder transport, miljø og infrastruktur. For flere end 400.000 personer benytter allerede i dag hurtigbusserne mellem Sjælland og Jylland, i stedet for at køre i egen bil. Og trafikken via den miljøvenlige hurtigrute med busser – og Mols-Liniens hurtige, effektive og komfortable færger over Kattegat – er i fortsat fremgang.

# Selskabets hoved- og nøgletal

|   | 2008<br>MDKK | 2007<br>MDKK | 2006<br>MDKK | 2005<br>MDKK | 2004*<br>MDKK |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| <b>Hovedtal</b>                               |              |              |              |              |               |
| <b>Resultatopgørelse</b>                      |              |              |              |              |               |
| Nettoomsætning                                | 788,4        | 797,6        | 761,2        | 716,5        | 694,4         |
| Omkostninger                                  | 835,3        | 729,4        | 698,8        | 673,7        | 627,7         |
| Driftsresultat (EBIT)                         | -46,9        | 68,2         | 62,4         | 60,4         | 66,7          |
| Resultat af finansielle poster                | -5,8         | -5,0         | -9,9         | -19,1        | -23,4         |
| Resultat før skat                             | -52,7        | 63,2         | 52,5         | 41,3         | 43,3          |
| Årets resultat                                | -56,7        | 63,0         | 53,2         | 37,2         | 43,2          |
| <b>Balance pr. 31. december</b>               |              |              |              |              |               |
| Langfristede aktiver                          | 502,5        | 516,0        | 503,5        | 516,0        | 736,3         |
| Tilgodehavender og varebeholdninger           | 139,0        | 105,2        | 84,1         | 86,6         | 84,6          |
| Finansielle aktiver disponible for salg       | 170,5        | 177,5        | 198,5        | -            | -             |
| Likvide beholdninger                          | 1,6          | 60,5         | 50,2         | 234,5        | 1,0           |
| Aktiver                                       | 813,6        | 859,2        | 836,3        | 837,1        | 821,9         |
| Egenkapital                                   | 338,0        | 445,7        | 415,7        | 381,6        | 361,2         |
| Hensatte forpligtelser                        | -            | -            | -            | -            | 22,5          |
| Langfristede forpligtelser                    | 198,6        | 220,7        | 249,0        | 276,1        | 253,5         |
| Kortfristede forpligtelser                    | 276,9        | 192,8        | 171,5        | 179,5        | 184,7         |
| Passiver                                      | 813,6        | 859,2        | 836,3        | 837,1        | 821,9         |
| <b>Pengestrømsopgørelse</b>                   |              |              |              |              |               |
| Pengestrømme vedrørende drift                 | -23,1        | 119,3        | 104,8        | 110,3        | 122,8         |
| Pengestrømme vedrørende investeringer         | -56,0        | -47,1        | -241,2       | 180,5        | -36,4         |
| Pengestrømme vedrørende finansiering          | -59,2        | -61,9        | -47,9        | -40,2        | -51,4         |
| Ændring i likviditet                          | -138,2       | 10,3         | -184,3       | 250,6        | 35,0          |
| Likvide beholdninger, netto pr. 31.12.        | -77,7        | 60,5         | 50,2         | 234,5        | -16,1         |
| <b>Øvrige hovedtal</b>                        |              |              |              |              |               |
| Nettoarbejdskapital (NWC)                     | -29,2        | -59,2        | -59,0        | -59,5        | -29,5         |
| Investeret kapital                            | 448,2        | 437,2        | 423,9        | 434,8        | 707,1         |
| Investeringer i materielle aktiver            | 57,4         | 71,1         | 41,3         | 57,3         | 36,7          |
| Nettorentebærende gæld                        | -110,8       | 7,8          | 8,7          | 53,8         | 326,2         |
| Gennemsnitligt antal fuldtidsansatte          | 479          | 490          | 492          | 509          | 524           |
| Gennemsnitlig antal aktier (t.stk.)           | 13.956       | 13.961       | 13.980       | 13.995       | 13.995        |
| Gennemsnitlig antal aktier, udvandet (t.stk.) | 14.128       | 14.133       | 14.152       | 13.995       | 13.995        |



|   | 2008<br>MDKK | 2007<br>MDKK | 2006<br>MDKK | 2005<br>MDKK | 2004*<br>MDKK |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| <b>Nøgletal</b>                         |              |              |              |              |               |
| <b>Aktierelaterede nøgletal</b>         |              |              |              |              |               |
| Resultat pr. aktie (DKK)                | -4,1         | 4,5          | 3,8          | 3,0          | 3,1           |
| Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)      | -4,0         | 4,5          | 3,8          | 3,0          | 3,1           |
| Cashflow pr. aktie (DKK)                | -1,7         | 8,5          | 7,5          | 7,9          | 8,8           |
| Udbytte pr. aktie (DKK)                 | 0            | 2,2          | 2,0          | 1,0          | 1,0           |
| Payout-ratio (%)                        | 0            | 49,4         | 53,2         | 38,1         | 32,8          |
| Indre værdi pr. aktie (DKK)             | 23,9         | 31,5         | 29,6         | 27,2         | 25,3          |
| Børskurs ultimo (DKK)                   | 65           | 189          | 96           | 51           | 47            |
| <b>Driftsrelaterede nøgletal</b>        |              |              |              |              |               |
| Egenkapitalforrentning (%)              | -14,5        | 14,6         | 13,2         | 10,1         | 12,8          |
| Overskudsgrad (EBIT-margin) (%)         | -5,9         | 8,6          | 8,2          | 8,4          | 9,6           |
| Afkast af investeret kapital (ROIC) (%) | -11,5        | 15,8         | 14,6         | 10,6         | 8,9           |
| Soliditetsgrad (%)                      | 41,5         | 51,9         | 50,2         | 45,6         | 43,9          |

\* Hoved- og nøgletal for 2005, 2006, 2007 og 2008 er udarbejdet i overensstemmelse med IFRS, jf. beskrivelsen i note 1. Sammenligningstal for 2004 er ikke tilpasset den ændrede regnskabspraksis ved overgangen til regnskabsafslæggelse efter IFRS, men opgjort i overensstemmelse med den hidtidige regnskabspraksis baseret på bestemmelserne i årsregnskabsloven og de danske regnskabsvejledninger.

Som følge af ændring af aktiestykstørrelsen fra 100 kr. pr. stk. til 20 kr. pr. stk. er sammenligningstal mv. vedrørende stykstørrelse ændret i forhold til de nye stykstørrelser. Ændringen af stykstørrelserne blev besluttet på den ordinære generalforsamling den 24.04.08.

#### Definitioner og beregningsformler

Hoved- og nøgletal er udarbejdet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger og Nøgletal 2005".

Nettoarbejds kapital (NWC) er defineret som varebeholdninger, tilgodehavender og øvrige driftsmæssige omsætningsaktiver fratrukket leverandørgæld og andre gældsforpligtelser samt øvrige driftsmæssige kortfristede forpligtelser.

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Overskudsgrad (%)                | $\frac{\text{Driftsresultat} \times 100}{\text{Nettoomsætning}}$                          |
| Afkast af investeret kapital (%) | $\frac{\text{EBITA} \times 100}{\text{Gennemsnitlig investeret kapital ekskl. goodwill}}$ |
| Egenkapitalforrentning (%)       | $\frac{\text{Resultat} \times 100}{\text{Gennemsnitlig egenkapital}}$                     |

Investeret kapital er defineret som nettoarbejds kapital tillagt den regnskabsmæssige værdi af materielle langfristede aktiver og fratrukket andre hensatte forpligtelser og langfristet driftsmæssige forpligtelser. Nettorentebærende gæld er defineret som rentebærende forpligtelser, herunder skyldig skat, fratrukket rentebærende aktiver, herunder likvide beholdninger, finansielle aktiver disponible for salg og tilgodehavende skat. Beregning af resultat pr. aktie er specificeret i note 9.

Soliditetsgraden er ikke defineret af Den Danske Finansanalytikerforenings "Anbefalinger & Nøgletal 2005". Soliditetsgraden er i denne årsrapport defineret som:

|                              |  |                    |   |
|------------------------------|--|--------------------|---|
| Gennemsnitligt antal aktier: | Det vægtede antal aktier i omløb i en given periode, eksklusive selskabets egne aktier | Soliditetsgrad (%) | $\frac{\text{Egenkapital ultimo} \times 100}{\text{Balancesum ultimo}}$ |
|------------------------------|--|--------------------|---|

# Ledelsesberetning



## DEN GLOBALE FINANSKRISE MEDFØRER "HØJ SØGANG" OG FALDENDE TRAFIK PÅ MOLS-LINIENS FÆRGER

2008 har på de fleste forretningsmæssige områder budt på flere udfordringer og skuffende oplevelser, end selv den dygtigste og mest fremsynede ledelse kunne forudse ved årets start.

Konsekvenserne af de markante olieprisstigninger har således i 2008 påført Mols-Linien uforudsete udgifter på mere end ca. 80 MDKK alene til indkøb af brændstof til rederiets færges i forhold til 2007.

Hertil kom, at både de forretningsrejsende, de professionelle transportvirksomheder og de private kunder kort tid efter sommerferien meget spontant ændrede på deres rejsevaner for at begrænse deres omkostninger, hvor det var muligt. Mange virksomheder meldte således klart ud, at de med øjeblikkelig virkning standsede alle ikke-strategisk funderede rejseaktiviteter for medarbejderne, medmindre der var andre tungtvejende argumenter for at rejse.

Mange transportvirksomheder blev tilsvarende meget hurtigt ramt af det drastiske fald i erhvervslivets aktiviteter med markant lavere efterspørgsel efter varer over en bred

kam. Mest markant var det næsten totale stop for handel med og levering af byggematerialer på tværs af landsdelene på grund af opbremsningen i byggesektoren og manglen på kapital. Netop denne del udgør traditionelt en meget betydelig del af Mols-Liniens forretning inden for transport- og fragtopgaver.

Endelig har rederiet også måttet konstatere, at de private rejsende også meget spontant ændrede deres rejsevaner som en direkte konsekvens af finanskrisen, som har udhulet privatøkonomien for mange familier.

### **Negativt resultat i 2008 efter fem år med konstant vækst**

Mols-Linien A/S realiserede i 2008 en samlet omsætning på 788,4 MDKK mod 797,6 MDKK i 2007. Det svarer til en tilbagegang i omsætningen på 1,1 pct. i forhold til 2007.

Årets resultat før skat blev et underskud på 52,7 MDKK mod et overskud på 63,2 MDKK i 2007, hvilket er i overensstemmelse med den tidligere udmeldte forventning i periodemeddelelsen fra selskabet i 4. kvartal 2008.



*Flyvevåbnets redningshelikoptere samarbejder tit med Mols-Liniens færger som øvelsesobjekter, når de flyvende besætninger skal uddannes. Her ses den nye helikoptertype EH 101 under indflyvning til simuleret nedsætning af redningslæge på færgen.*

På trods af det negative regnskabsresultat ønsker Mols-Liniens ledelse naturligvis alligevel at takke alle medarbejdere i rederiet for en positiv og engageret indsats, hvor alle har gjort en ekstraordinær indsats for at begrænse den negative udvikling i selskabets drift og resultater.

Desværre har Mols-Linien i 2008 desuden været yderligere hårdt ramt af en øget konkurrence fra Storebæltsforbindelsen. For de politisk fastsatte brotakster har været uden konkurrence i en tid, hvor den globale krise ellers har sat dybe spor og haft negative konsekvenser overalt i det danske samfund.

Storebæltsforbindelsen har således udsat Mols-Linien for yderligere konkurrence ved på ingen måde i sin prispolitik

at tage højde for de samfundsmæssige konsekvenser af de stigende priser på brændstof og stigende omkostninger til finansiering, som har ramt alle andre virksomheder og private familier – bl.a. i form af øgede omkostninger til brændstof til henholdsvis private biler, lastvogne og til indkøb af brændstof til Mols-Liniens færger.

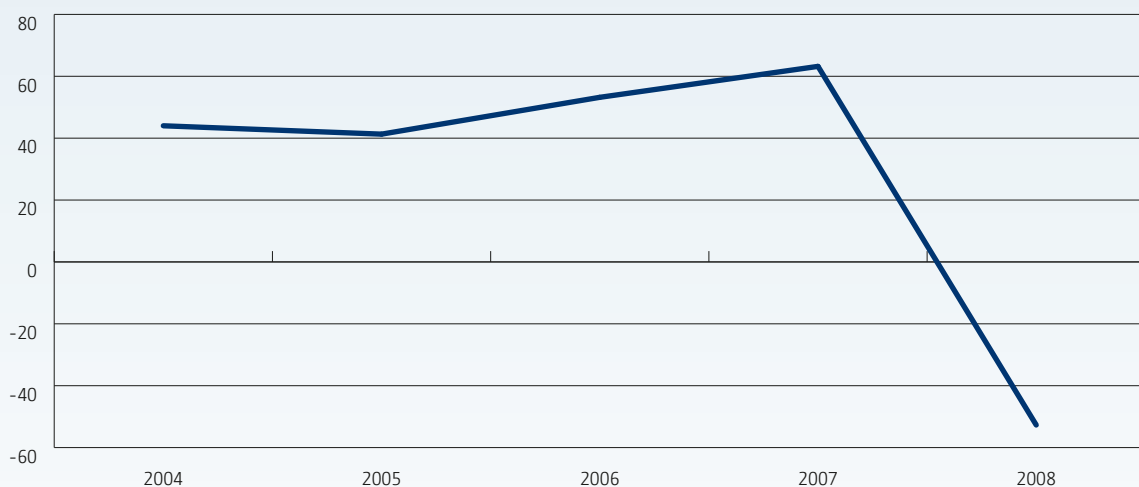
Her er der tale om forhold, som hverken Mols-Linien eller andre hverken har kunnet forudse eller kompensere for.

#### **Nedgang i trafikken**

Frem til sommeren 2008 oplevede Mols-Linien stort set uændrede trafikmængder inden for alle kundesegmenter på rederiets færger i forhold til året før.

>

**Resultat af ordinær drift før skat (MDKK)**





- > Som en konsekvens af de historisk høje oliepriser blev rederiet imidlertid i sommeren 2008 nødt til at pålægge alle kunder et olietillæg på 100 DKK pr. overfart. I kombination med at det på samme tidspunkt blev tydeligt, at erhvervslivet gearede sine aktiviteter voldsomt ned, og privatbilisterne tilsvarende reducerede deres rejser, skete der i løbet af sommeren et dramatisk fald i den samlede trafik på Kattegat. Og denne udvikling blev yderligere forstærket i resten af året.

Som en konsekvens af de faldende oliepriser valgte Mols-Linien i efteråret 2008 at fjerne olietillægget. Det resulterede imidlertid ikke i, at de prisfølsomme kunder igen valgte at benytte Mols-Linien. Tværtimod fortsatte tendensen med faldende trafik resten af året som en direkte konsekvens af de

stramme økonomiske vilkår og usikkerheden om fremtiden i kølvandet på den globale og nationale finanskriser.

Det har samlet set resulteret i, at antallet af overførte personbiler er faldet med 13,8 pct., antallet af passagerer er faldet med 12,0 pct., og det samlede fald i antallet af lastvognsenheder er faldet med 9,2 pct. i forhold til 2007.

### Pengestrøm

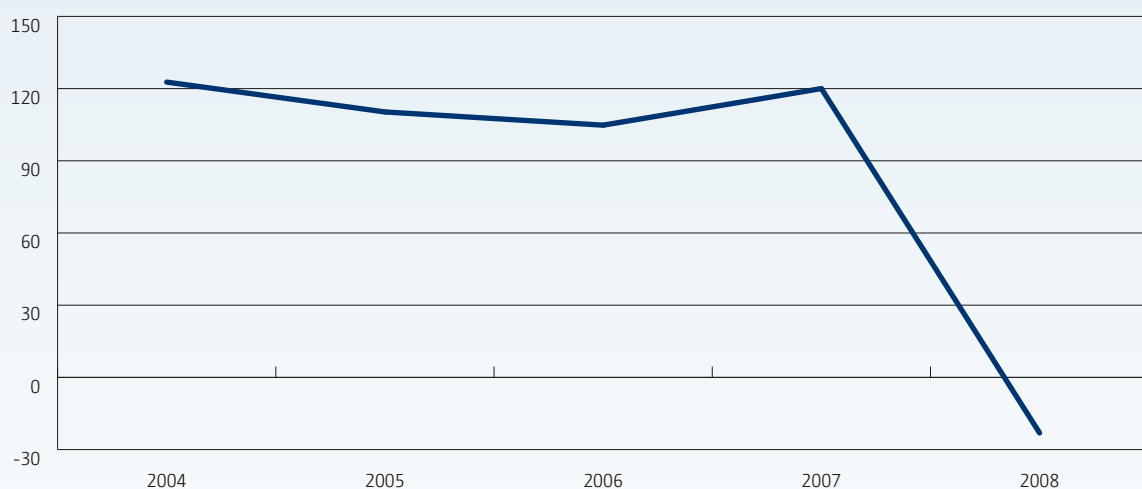
Selskabets pengestrøm i forbindelse med driften blev i 2008 på -23,1 MDKK. Det er således en markant reduktion i forhold til den udmeldte forventning ved årets start. Den senest udmeldte forventning var i selskabets delårsrapport efter 3. kvartal 2008 med et interval på -10 til +10 MDKK. Mols-Linien har pr. 31. december 2008 indbetalt 21,4 MDKK som sikkerhed for indgået fastprisaf tale vedrørende olie i 2009. Beløbet forventes frigivet i løbet af 1. halvår 2009.

Pengestrømmen afspejler med al tydelighed, at Mols-Linien uforudset har måttet afholde omkostninger i størrelsesordenen 80 MDKK i forhold til 2007 ud over det forventede til indkøb af brændstof til rederiets færger – og at rederiets indtægter ikke har udviklet sig som forventet. Det skyldes faldet i trafikken i sidste halvdel af 2008, hvor konsekvenserne af den globale finanskriser for alvor slog igennem.

### Utilfredsstillende 2008

Mols-Liniens bestyrelse er naturligvis ikke tilfreds med det regnskabsmæssige resultat for 2008.

Pengestrøm fra driften (MDKK)





## POSITIVE FORVENTNINGER TIL 2009

Ved vurdering en af Mols-Liniens forventninger til selskabets resultat i 2009 tager ledelsen bl.a. udgangspunkt i en fastprisaftale om levering af brændstof til rederiets hurtigfærger, som blev indgået inden udgangen af 2008.

Aftalen er baseret på en pris på 660 USD/ton for brændstof til hurtigfærgerne. Mod et gennemsnit i 2008 på ca. 930 USD/tons. Rederiet har sikret USD til en kurs på ca. 4,85 DKK/USD for hele 2009.

I forhold til de samlede omkostninger til brændstof til rederiets færger i 2008 indebærer den nye fastprisaftale en besparelse på ca. 100 MDKK, som direkte vil påvirke selskabets regnskab for 2009.

### Hertil kommer følgende risikofaktorer:

- Afvigelser i antallet af overførte personbiler eller gennemsnitspriser på +/- 5 pct. påvirker resultatet med +/- 25 MDKK.

- Afvigelser i den overførte mængde tung trafik eller gennemsnitspris på +/- 5 pct. påvirker resultatet med +/- 8 MDKK.

### Med udgangspunkt i disse forudsætninger forventer Mols-Linien

- At overføre ca. 820.000 personbiler og ca. 320.000 lastbiler med færgeruterne over Kattegat
- Et positivt resultat i 2009 før tonnageskat i intervallet 40-65 MDKK
- Et positivt cashflow fra driften i intervallet 115-145 MDKK





*Buffeten i færgernes restaurant er altid populær. Hertil bruges årligt ca. 8,5 tons baconbits, 10 tons cocktailpølser og 138.000 pandekager. Af leverpostej forbruges ca. 875 meter, revet gulerod ca. 3 tons og bananer 8,5 tons.*

## MEDARBEJDERRESSOURCER

Det er fortsat rederiets målsætning konstant at udvikle nye koncepter og konkurrencedygtige servicetilbud, som både tiltrækker og fastholder kunderne. Derfor er Mols-Linien i høj grad afhængig af at have fokus på innovativ udvikling og forbedring af servicekoncepterne – og på mulighederne for at effektivisere alle forretningskritiske processer.

Med udviklingen af den tværfaglige organisation i Mols-Linien i løbet af de seneste år har ledelsen formået at bane vejen for, at medarbejderne på tværs af faglig baggrund, funktion og traditionelle faggrænser løbende får tilført inspiration og værktøjer, som gør dem i stand til at optimere alle funktioner og processer på en værdiskabende måde, som både er til glæde for virksomheden og for den enkelte medarbejder.

### Styrket fokus på marketing og kommunikation

I 2008 valgte Mols-Linien som planlagt at styrke indsatsen på henholdsvis marketing og kommunikation.

Det resulterede i, at den hidtidige marketing- og kommunikationschef fremover alene kan koncentrere sig om at styrke Mols-Liniens interne og eksterne kommunikation i forhold til alle stakeholders. Denne organisatoriske ændring har hurtigt fået den ønskede effekt og givet de forventede resultater.

Og til at styrke marketingfunktionen har rederiet ansat en ny marketingchef, som fra starten har bidraget med en lang række tiltag og aktiviteter, som hurtigt er blevet meget positivt modtaget af kunderne inden for alle segmenter.

Både kommunikationschefen og marketingchefen indgår i Mols-Liniens ledergruppe.

### Øget fokus på HR

Tilsvarende har rederiet som planlagt valgt at styrke sit fokus på medarbejderudvikling, uddannelse, overenskomster, løn, pension, forsikringer og alle øvrige forhold, som omfatter de personalemæssige forhold i virksomheden.

I forbindelse med et ventet generationsskifte i personaleafdelingen har rederiet derfor ansat en professionel leder som ny chef for en egentlig HR Afdeling. Og den nye HR Chef indgår samtidig i rederiets ledergruppe.

### Mols-Linien Service Academy

Etableringen af Mols-Linien Service Academy i 2007 har været et vigtigt strategisk skridt i rederiets fortsatte udvikling. Også i 2008 har rederiets medarbejdere været på intensive servicekurser, og de har deltaget i både obligatorisk og frivillig efteruddannelse inden for sikkerhed. I alt har 105 kursister, bestående af såvel egne medarbejdere som eksterne brugere, anvendt Mols-Liniens Service Academy.

I 2008 har deltagerne i uddannelsesprogrammet omfattet en bred, tværfaglig gruppe af rederiets medarbejdere bestående af kaptajner, styrmænd, service- og rengøringsmedarbejdere og andre faggrupper.

På kurserne i Mols-Linien Service Academy får medarbejderne på alle niveauer intensiv uddannelse, inspiration og konkrete færdigheder inden for det brede serviceområde. Og den nye viden tager kursUSDeltagerne med sig, når de vender tilbage til deres faste jobfunktioner i rederiet.

Det er fortsat primært rederiets egne medarbejdere, som påtager sig at uddanne, coache og træne deres egne kolleger.

Som supplement til den interne uddannelse og træning af rederiets medarbejdere har et stort antal medarbejdere desuden deltaget i ekstern uddannelse – bl.a. i de obligatoriske sikkerhedsuddannelser for søfolk og andre typer uddannelser inden for bl.a. sikkerhed, sundhed, ledelse og samarbejde.

### Arbejds miljøet

Mols-Linien har aktive sikkerhedsudvalg – både på færgerne og i havnene. De forskellige udvalg arbejder for at sikre det bedst mulige arbejdsmiljø, den højeste standard for sikkerhed og færrest mulige arbejdsrelaterede uheld eller ulykker, som involverer personer.

## MOLS-LINIEN OG MILJØET

Mols-Linien bestræber sig i enhver sammenhæng på at agere som en ansvarlig og veldrevet virksomhed. Det gælder naturligvis også på miljøområdet, hvor det er rederiet magtpåliggende at tilrettelægge driften af både færger og landanlæg således, at de samlede aktiviteter foregår med en så skånsom påvirkning af miljøet og omgivelserne som overhovedet muligt. Dette hensyn til miljøet har altid været prioriteret meget højt i rederiet og vil også være gældende i årene fremover.

### **Mols-Linien jagter markante miljøforbedringer**

Mols-Linien undersøger og tester løbende mulighederne for at opnå yderligere effektivitet og optimering af sine ressourcer på alle områder – og således også, når det gælder brændstof til rederiets færger.

Specielt dette område er kommet i fokus som en konsekvens af de historisk høje priser på brændstof til færgerne. For alene i 2008 er omkostningerne til indkøb af brændstof blevet mere end 100 MDKK dyrere end forudset i en ellers konservativ prognose ved årets start. Det er således frem for alt denne prisstigning på brændstof, som er baggrunden for, at rederiet efter fem år med konstant vækst i omsætning og indtjening i 2008 må notere et beklageligt underskud i selskabet.

For både at beskytte rederiet mod store og uforudsigelige udsving i priserne på brændstof i fremtiden – og for fortsat at sikre, at Mols-Linien i enhver mulig sammenhæng er med til at spare på de naturlige ressourcer via miljøbevidst adfærd, har rederiet arbejdet med at vurdere forskellige alternativer.

De foreløbige undersøgelser viser, at Mols-Linien både vil kunne opnå mere stabile priser på indkøb af brændstof og tilmed kunne opnå endda meget store miljøforbedringer ved at konvertere fra dieselolie til LNG (Liquified Natural Gas) som alternativt brændstof til rederiets hurtigfærger.

LNG er naturgas, der bliver flydende, når det bliver nedkølet til  $-162^{\circ}\text{C}$ . I flydende form fylder gassen 600 gange mindre end naturgas ved stuetemperatur. Naturgassen bliver i denne form mulig at transportere i specialbyggede tankskibe til specielle modtageanlæg på land – også fra fjerne destinationer.

Når hurtigfærgerne skal have tilført brændstof, overføres LNG fra lagertankene på land til specialiserede brændstofftanke om bord på skibene i flydende form. Herfra bliver gassen fordampet, efterhånden som den bliver brugt som brændstof til hurtigfærgernes fremdrivningsanlæg.

Mols-Liniens foreløbige udredningsarbejde har dokumenteret, at konvertering af brændstoffet til Seajet-færgerne fra dieselolie til LNG er en realistisk og teknologisk mulighed med store miljømæssige fordele.

Konvertering vil med ét slag kunne reducere rederiets nuværende miljøbelastning med ca. 30.000 tons  $\text{CO}_2$ , 175 tons  $\text{NO}_x$  og 130 tons  $\text{SO}_x$  – svarende til en reduktion på 30 pct.  $\text{CO}_2$ , 40 pct.  $\text{NO}_x$  og 99 pct.  $\text{SO}_x$ .

Rederiet har derfor nedsat en arbejdsgruppe, som har til opgave at kortlægge og udrede muligheden for en hurtig konvertering af Seajet-færgernes brændstof fra dieselolie til LNG.

Under forudsætning af de involverede myndigheders godkendelse af de tekniske og miljømæssige tilpasninger og installationer, som er nødvendige for at anvende LNG – og under forudsætning af, at rederiet kan sikre en fornuftig finansiering af projektet samt at det også på det tidspunkt vurderes økonomisk fordelagtigt for selskabet, vil det være realistisk at konvertere fra dieselolie til LNG i løbet af den periode på ca. 18 måneder. Rederiet arbejder derfor intensivt videre i 2009 på at få det formelle og finansieringsmæssige grundlag på plads i løbet af 2009.

### **Mols-Linien indbyder til samarbejde**

Miljøforbedringerne med konvertering fra dieselolie til LNG forudsætter imidlertid et tæt og konstruktivt samarbejde med regeringen og en række myndigheder om udviklingen af teknologien, så den passer til færgerne – og ikke mindst et smidigt regelsæt for anvendelse af LNG til hurtigfærger. >





- > Derfor har Mols-Linien taget direkte kontakt til de berørte ministerier for både at få opbakning til det bemærkelsesværdige initiativ – og tilskud til det udviklingsarbejde, som skal gøre det muligt at konvertere fra dieselolie til LNG – med de deraf følgende miljøforbedringer, som vil være meget betydelige.

Med dette initiativ vil Mols-Linien således på en meget synlig og kosteffektiv måde kunne understøtte sin miljøstrategi, som bl.a. indeholder følgende mål:

- Fortsat reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionen pr. transporteret enhed
- Udvikling af endnu mere energieffektive og miljøvenlige skibsmotorer og skrogformer
- Udnyttelse af LNG og biobrændstof til færgerne
- Reduktion af alle øvrige emissioner
- Reduktion af alle former for affald

I den forbindelse vil Mols-Linien naturligvis løbende tilpasse sin miljøstrategi med konkrete mål, initiativer og tiltag, som er i overensstemmelse med regeringens og verdenssamfundets dagsorden, når det gælder miljø- og klimaforhold.

#### Til søs

Placeringen af Mols-Liniens færgeruter på Kattegat udgør en naturlig genvej i Danmark, som sparer de rejsende mellem Storkøbenhavn og Øst-/Midt- eller Nordjylland for ca. 200 km bilkørsel hver vej.

For at begrænse forbruget af brændstof på Mols-Liniens færges mest muligt justerer og optimerer rederiet løbende sine sejlplaner for både hurtig- og kombifærgerne. Det sikrer rederiet bedre driftsøkonomi at sejle med høj belægning på de enkelte afgangene, og samtidig sker der en mindre belastning af miljøet.

Desuden overvåger rederiet løbende færgernes maskineri for at sikre det lavest mulige olieforbrug. Den løbende kontrol

og optimal vedligeholdelse giver således bedre driftsøkonomi og reducerer samtidig miljøbelastningen.

De danske miljøkrav for støj og bølgehøjde er blandt de mest restriktive i verden. Hurtigfærgerne er støjdæmpede, og begge ruter er miljøgodkendte og opfylder alle de gældende myndighedskrav – herunder også de danske regler om bølgehøjder.

Hurtigfærgerne på overfarterne mellem Odden og Århus/Ebeltoft sejler ikke på ruter, der går igennem fuglebeskyttelsesområder eller andre fredede naturområder.

#### På land

Energiforbruget på havneanlæg og i landterminaler bliver reduceret mest muligt. Det sker dels ved løbende at informere medarbejderne om hensigtsmæssig adfærd og anvendelse af energiforbrugende udstyr. Men det sker også ved at indføre nye rutiner og via installation af ny teknologi – herunder bl.a. moderniserede el- og it-installationer, træpillefyrrer i Ebeltoft Havn og elektronisk styring og kontrol af varme- og vandforbrug mv.

I samarbejde med Søfartens Arbejdsmiljøråd fører Mols-Linien kontrol med alle anvendte rengøringsmidler og kemikalier på land og om bord på færgerne. Rederiet anvender således kun produkter fra positivlisten og arbejder løbende på at udskifte anvendte produkter med andre produkter, der er mere skånsomme og miljørigtige. Det sker i samarbejde med medarbejderne og medlemmer af sikkerhedsudvalgene.

På Odden Færgehavn råder Mols-Linien over eget rensningsanlæg på 1000 personækvivalenter. Rensningsanlægget kan rense kloakspildevand og olieholdigt vand fra færgerne.

Affald fra færgerne opsorteres til genbrug efter en udarbejdet affaldsplan. Mols-Liniens medarbejdere opsorterer i papemballage, jern, batterier, spraydåser, lysstofrør, olieaffald, oliefiltre og madvarer.



### Energiforbrug og emissioner

I 2008 forbrugte Mols-Liniens hurtigfærger og kombifærger ca. 2,7 mio. GJ på Kattegat (2007 udgjorde forbruget 2,8 mio. GJ).

Desuden kan Mols-Linien oplyse, at svovlindholdet (SO<sub>x</sub>) i og emissionen fra brændstoffet til Mols-Liniens færger er meget lavt sammenlignet med mange andre skibe, og svovlindholdet er til stadighed faldende som følge af den teknologiske udvikling på raffinaderierne. I 2008 var emissionen 380 ton sammenlignet med 396 ton i 2007.

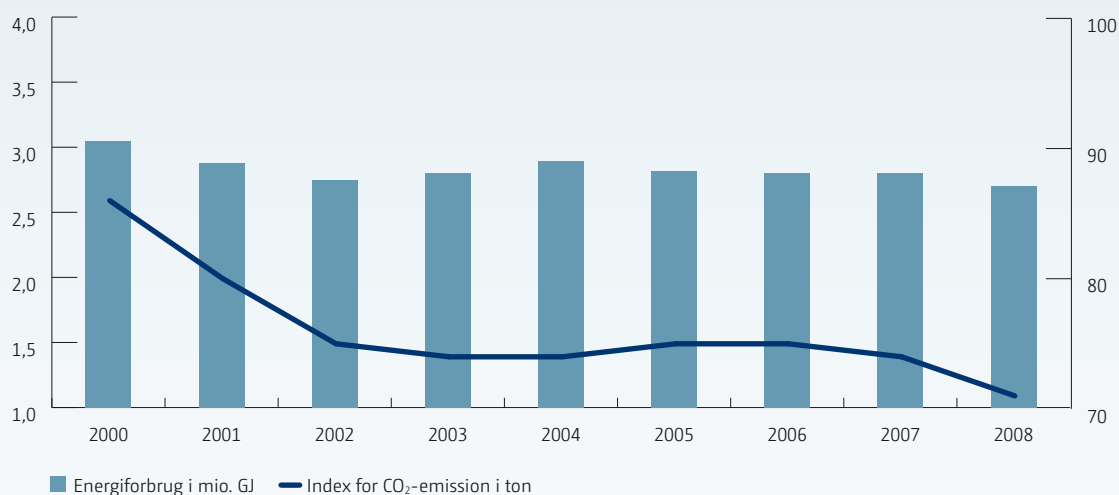
Mols-Linien er opmærksom på, at kvælstofilter (NO<sub>x</sub>), som er med til at skabe øget forsuring, er den væsentlig-

ste emissionskilde fra rederiets færger. Derfor forsøger en arbejdsgruppe af specialister løbende at reducere denne emission ved hjælp af tekniske ændringer af færgernes motorer. I 2008 var emissionen 1.849 ton, hvilket var 4,1 pct. lavere end i 2007.

Rederiet vurderer, at færgernes emission af kulbrinte (HC) og kulilte (CO) er på et acceptabelt niveau. Disse emissioner skyldes typisk ufuldstændig forbrænding.

De samlede emissioner fra Mols-Liniens færger i 2008 er alle mindre end tidligere år, som følge af tekniske forbedringer, mere miljøvenlige fartplaner samt renere olieprodukter.

Mols-Liniens energiforbrug



## SÆRLIGE FORRETNINGSMÆSSIGE RISICI

På det foreliggende grundlag – midt i en global finanskriser med recession inden for alle sektorer i samfundet – er det naturligvis forbundet med meget stor usikkerhed at vurdere Mols-Liniens væsentligste risici.

Men grundlæggende er det de følgende fire faktorer, som på afgørende måde kan eksponere Mols-Linien for risiko:

- Prisen på brændstof til rederiets færger
- Antallet af passagerer, personbiler, turistbusser og lastvognsenheder, som vælger Mols-Linien
- Kursudviklingen på USD
- Udviklingen af infrastrukturen i Danmark – herunder udbygning og opgradering af vejforbindelserne til Mols-Liniens havne på Sjælland og i Jylland

Alene omkostningerne til brændstof til rederiets færger udgjorde i 2008 ca. 39,8 pct. af Mols-Liniens samlede omkostninger. Konsekvensen af, at rederiet har indgået en fastpris-aftale på indkøb af brændstof til hurtigfærger i hele 2009, har således i sig selv reduceret selskabets eksponering for risiko markant. Ledelsen forventer således, at dette tiltag vil forbedre Mols-Liniens resultat med ca. 100 MDKK i forhold til resultatet i 2008.

### Oliepriser

Mols-Linien har sikret sig fast leveringspris i hele 2009 på det brændstof, som rederiet anvender til hurtigfærgerne, på 660 USD/ton.

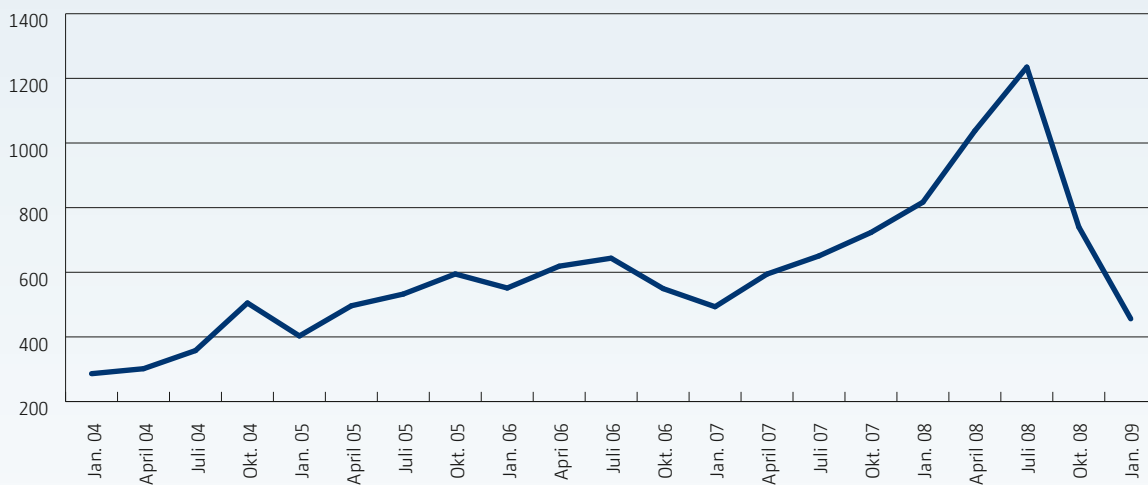
Hvis prisen for brændstoffet til kombifærgerne ændrer sig med +/-10 pct. i forhold til Mols-Liniens forventede gennemsnitskurs på 375 USD/ton, så ændrer det ca. +/- 3,5 MDKK på Mols-Liniens resultat.

### Dollarkurs

I 2008 har kursen på USD i gennemsnit været på ca. 5,10 DKK. I starten af året var kursen ca. 4,80 - 5,10 DKK. Medio 2008 faldt prisen yderligere til ca. 4,75 DKK, og ultimo 2008 var kursen 5,30 DKK.

Mols-Linien har i 2008 terminssikret rederiets USD-eksponering til indkøb af brændstof i 2009 til en kurs på 4,85 DKK/USD.

Udvikling i oliepris USD i 2004-2008





Udvikling i USD mod DKK i 2004-2008



# Service er nøgleordet

HR Chef Eva Kalriis, Mols-Linien A/S

At give kunderne perfekt service kræver en stor indsats fra alle medarbejdere. Vores folk skal være glade for deres job, vel motiverede og uddannede, og kunne lide at have travlt i et effektivt og tværfagligt teamwork. Og sådan er det heldigvis her i Mols-Linien. For at kunne udvikle disse vigtige funktioner har jeg som nyansat HR Chef i løbet af 2008 samlet alle medarbejdermæssige funktioner i en nyoprettet HR Afdeling.

I HR Afdelingen varetager vi – som hidtil i personaleafdelingen – alle de administrative, økonomiske og ansættelsesretslige funktioner omkring medarbejderskaren. Som noget nyt varetager afdelingen nu også medarbejderudvikling, kursusvirksomhed, teambuilding og alle de øvrige ting, der har afgørende betydning for medarbejdernes faglige og menneskelige basis og den

generelle trivsel i hele rederiet. Også Mols-Linien Service Academy, rederiets egen serviceskole, styres, udvikles og administreres nu i HR Afdelingen.

Mols-Liniens største aktiv er og bliver vore velmotiverede medarbejdere. Og det er klart, at tingene ikke kommer af sig selv. Vi skal hele tiden „være fremme i skoene“ og udvikle det tværfaglige samarbejde, som er det fundament, hvorpå hele rederiet er bygget op – og som til stadighed skal være med til at gøre Mols-Linien til en attraktiv arbejdsplads.

Derfor er det også en glæde at konstatere, at rederiets medarbejdere og øvrige samarbejdspartnere har budt den udvidede HR Afdeling velkommen. Afdelingen blev etableret i efteråret 2008 og vi er allerede kommet godt fra start.



» Vores medarbejdere skal være glade for deres job «

*HR Chef Eva Kalriis,  
Mols-Linien A/S*



## CORPORATE GOVERNANCE

Det overordnede mål for Mols-Linien A/S er at sikre en kapitalstruktur, som understøtter en langsigtet og lønsom drift af og vækst i selskabet. Bestyrelsen vurderer derfor løbende, om selskabets kapitalstruktur er i overensstemmelse med selskabets og aktionærernes interesser.

Selskabets vedtægter indeholder ingen grænser for ejerskab eller stemmeret, og selskabets aktiekapital er ikke opdelt i klasser.

Det er bestyrelsen i Mols-Linien A/S, som har det løbende ansvar for at sikre, at selskabets kontrolsystemer og ledelsesværktøjer er hensigtsmæssige og fungerer tilfredsstillende – og at direktionen følger bestyrelsens retningslinjer for driften af virksomheden.

Grundlaget for tilrettelæggelsen af ledelsens opgaver er blandt andet aktieselskabsloven, årsregnskabsloven, værdipapirhandelsloven, NASDAQ OMX Copenhagen A/S' regler og anbefalinger for udstedere, selskabets vedtægter samt god praksis for virksomheder af samme størrelse som Mols-Linien A/S, som selskabet ønsker at sammenligne sig med.

På dette grundlag har bestyrelsen udviklet en række interne procedurer, der skal sikre en aktiv, sikker og lønsom styring og drift af selskabet – og ikke mindst løbende vedligeholdelse og ajourføring af disse procedurer.

Bestyrelsen foretager en formel evaluering af selskabets forretnings- og kontrolsystemer, ledelsesforhold og ledelsesværktøjer mindst én gang om året.

### Information

Mols-Linien tilstræber løbende at informere aktionærerne om alle relevante forhold i selskabet og derigennem bane vejen for god og værdiskabende dialog med selskabets aktionærer.

Det sker blandt andet ved løbende at offentliggøre nyheder om relevante forhold i selskabet og via periodemeddelelser, delårsrapporter og årsrapporter med regnskabsmæssig information – og på generalforsamlinger. Mols-Linien deltager også jævnligt i informationsmøder for investorer, finansanalytikere, medier og selskabets forhold og virksomhed. Endelig offentliggør og distribuerer Mols-Liniens informationsafdeling løbende nyheder af interesse for alle aktionærer via selskabets hjemmeside ([www.mols-linien.dk](http://www.mols-linien.dk)), via medierne og via nyhedsbreve.

### Generalforsamlingen

Generalforsamlingen er selskabets øverste myndighed. Selskabets bestyrelse lægger derfor stor vægt på, at aktionærerne på generalforsamlingerne får en detaljeret og rettidig orientering om selskabets forhold – og et fyldestgørende grundlag for de beslutninger, som generalforsamlingen skal tage stilling til.

### Bestyrelsens arbejde

Bestyrelsen i Mols-Linien A/S har besluttet faste procedurer for direktionens rapportering til bestyrelsen og bestyrelsesformanden og for disse parter kommunikation i øvrigt. >





*Mols-Liniens tre hurtigfærger og to kombifærger sejler i alt på årsbasis ca. 561.000 sømil, fordelt på de tre ruter på Kattegat. Det er ca. 1.038.000 km, svarende til ca. 26 gange jorden rundt ved Ækvator.*

- > Bestyrelsen i Mols-Linien A/S har ansvaret for at sikre, at direktionen i selskabet overholder de målsætninger, strategier og forretningsgange, som bestyrelsen har fastlagt. Og det er direktionens ansvar at orientere bestyrelsens systematisk og ad hoc om selskabets drift, udvikling og resultater – og evt. positive eller negative afvigelser herfra.

Denne orientering finder sted ved møder med bestyrelsen og dets formandskab og ved skriftlig og mundtlig rapportering på faste terminer og ad hoc. Rapporteringen omfatter blandt andet udviklingen i omverdenen, konkurrenceforhold, virksomhedens udvikling og lønsomhed, rapportering om økonomi og selskabets finansielle stilling.

Bestyrelsen i Mols-Linien holder faste møder mindst fire gange om året. Desuden deltager bestyrelsen hvert år i et seminar, hvor selskabets vision, mål og strategi fastlægges.

I 2008 holdt bestyrelsen 8 møder om selskabets virksomhed, status og rederiets strategiske udviklingsmuligheder.

Bestyrelsen evaluerer løbende, at den medvirker til at sikre kvalificerede overvejelser og beslutninger, som er i overensstemmelse med aktionærernes interesser. Bestyrelsen vurderer også løbende, om der er anledning til at ajourføre eller styrke medlemmernes kompetence i forhold til opgaverne. Vurderingen gælder således også behovet for at udskifte medlemmer af bestyrelsen for at kunne varetage arbejdet optimalt og på en værdiskabende måde for selskabet og dets aktionærer.

#### **Vederlag til ledelsen**

For at tiltrække og fastholde selskabets ledelsesmæssige kompetencer er direktionens og de ledende medarbejders aflønning fastlagt under hensyntagen til arbejdsopgaver, værdiskabelse og vilkår i sammenlignelige virksomheder. Bestyrelsen har fastlagt et incitamentsprogram for de ledende medarbejdere i rederiet som en del af de berørte lederes samlede compensation. Hermed ønsker bestyrelsen samtidig at medvirke til at sikre interessesammenfald mel-

lem selskabets ledelse og aktionærerne, idet ordningerne tilgodeser både kortsigtede og langsigtede mål.

Bestyrelsen modtager et fast honorar som vederlag for arbejdet i selskabet, og medlemmerne deltager ikke i selskabets incitamentsprogrammer.

#### **Risikostyring**

Bestyrelsen vurderer løbende og mindst én gang årligt de samlede risikoforhold og de enkelte risikofaktorer, som er forbundet med selskabets aktiviteter. Bestyrelsen vedtager retningslinjer for de centrale risikoområder, følger udviklingen og sikrer tilstedeværelse af planer for styringen af de enkelte risikofaktorer – herunder forretningsmæssige og finansielle risici og forsikrings- og miljøforhold.

#### **Revision**

Til varetagelse af aktionærernes og offentlighedens interesser vælger den årlige ordinære generalforsamling to statsautoriserede revisionsfirmaer efter bestyrelsens indstilling. Revisorerne aflægger rapport til den samlede bestyrelse minimum to gange om året og derudover umiddelbart efter konstatering af eventuelle forhold, som bestyrelsen bør forholde sig til. Revisorerne deltager i bestyrelsesmøder i forbindelse med aflæggelse af halvårs- og helårsrapporter til bestyrelsen.

Forud for indstilling til valg af revisorer på generalforsamlingerne foretager bestyrelsen i samråd med direktionen en vurdering af revisorerne kompetencer og uafhængighed mv.

#### **God selskabsledelse**

Mols-Liniens bestyrelse følger i et væsentligt omfang anbefalingerne fra NASDAQ OMX Copenhagen A/S om "Corporate Governance" – dog med visse undtagelser, ligesom nogle af anbefalingerne er under implementering jf. følgende oversigt:

**Mols-Liniens afvigelser fra anbefalingerne fra NASDAQ OMX Copenhagen A/S omfatter følgende:**

| Anbefaling  | Mols-Liniens kommentarer  |
|---|---|
| Det anbefales, at selskabet gør brug af kvartalsrapporter (III, 4).   | Selskabet offentliggør ikke perioderapporter for Q1 og Q3, idet bestyrelsen vurderer, at dette ikke ville tilføre markedet yderligere relevante oplysninger. I stedet offentliggør selskabet periodemeddelelser med generel orientering om selskabets situation.        |
| Det anbefales, at bestyrelsen giver oplysning om de rekrutteringskriterier, som er fastlagt med hensyn til valg af bestyrelsesmedlemmer (V, 1).   | Bestyrelsen ser det ikke som sin opgave at opstille sådanne kriterier, idet valg af bestyrelsen er op til selskabets aktionærer.  |
| Det anbefales, at eksterne medlemmer af bestyrelsen er på valg hvert år, og at der oplyses om tidspunktet for medlemmets indtræden i bestyrelsen, hvorvidt genvalg har fundet sted samt udløbet af valgperioden (V, 9). | Bestyrelsens medlemmer er på skift på valg hvert andet år og kan genvælges, idet bestyrelsen finder, at dette medfører en ønsket kontinuitet i bestyrelsen i modsætning til valg hvert år.  |
| Det anbefales, at årsrapporten indeholder en række detaljerede oplysninger om vederlagspolitik og vederlag til de enkelte medlemmer af bestyrelsen og direktionen (VI, 2).  | Selskabet giver oplysning om vederlag til direktionen og det samlede vederlag til bestyrelsen fordelt på bestanddele i overensstemmelse med kravene herom. Bestyrelsen finder det ikke nyttigt eller rimeligt herudover at oplyse om fx de enkelte medlemmers vederlag. |
| Det anbefales, at udnyttelseskursen for tildelte optioner er højere end markedskursen på tildelingstidspunktet (VI, 3).   | Selskabet fastsætter udnyttelseskursen som et gennemsnit af markedskursen over en 30-dages-periode forud for bestyrelsens beslutning om tildeling, hvilket anses som sædvanligt fair og rimeligt.   |

*Bestyrelsen vurderer løbende, om der er anledning til at foretage ændringer vedrørende de nævnte afvigelser fra Surveillance Copenhagen's anbefalinger.*

**Aktionærpolitik**

Det er naturligvis selskabets formål at varetage aktionærernes interesser bedst muligt. Generelt vil Mols-Linien efter finansiering af køb af eventuel ny tonnage, andre nye investeringer og investering i potentielle virksomhedsovertagelser tilbagebetale den overskydende kapital til investorerne i form af aktietilbagekøbsprogrammer og/eller dividender.

Som et vigtigt element i den igangværende politiske og offentlige debat om den fremtidige trafikale infrastruktur i Danmark har Mols-Linien som bekendt meldt officielt ud, at rederiet tilbyder at etablere "Den flydende Kattegatbro" mellem Jylland og Sjælland baseret på privat finansiering.

I givet fald vil der blive behov for betydelige investeringer i nye færger i fremtiden. Det vil derfor under alle omstæn-

digheder i de kommende år være bestyrelsens anbefaling, at der skal reserveres en betydelig likvid beholdning til at sikre finansiering af den fremtidige forretningsmæssige udvikling, og selskabet vil over de kommende år forsøge at optimere kapitalstrukturen.

Tilbagebetalingen af provenuet herfra til aktionærerne vil blive foretaget under hensyntagen til selskabets udviklingsplaner og fornøden konsolidering af egenkapitalen for at sikre grundlaget for virksomhedens fortsatte vækstmuligheder og -planer.

Selskabet har som mål at udlodde 50 pct. af årets resultat efter skat i udbytte.



***Velkommen om bord***



***Slip rattet og slap af.***



|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| Fondsbørs                     | NASDAQ OMX Copenhagen A/S |
| Aktiekapital                  | 283.333.400 DKK           |
| Nominel stykstørrelse         | 20 DKK                    |
| Antal aktier                  | 14.166.670 stk.           |
| Aktieklasser                  | En                        |
| Antal stemmer pr. aktie       | En                        |
| Ihændeleverpapir              | Ja                        |
| Stemmeretsbegrænsning         | Nej                       |
| Begrænsninger i omsættelighed | Nej                       |
| Fondskode                     | DK0060135465              |

## AKTIONÆRINFORMATION

Mols-Linien A/S' aktier er noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S. Aktiekursen sluttede den 31. december 2008 på kurs 65.

Det svarer til et fald i kursen i regnskabsåret 2008 på 65,8 pct. i forhold til samme tidspunkt i 2007. Til sammenligning er OMXC20-indekset i samme periode faldet med 87,4 pct.

Markedsværdien af selskabets aktier udgjorde 31. december 2008 920,8 MDKK, hvor værdien 31. december 2007 var 2.683,2 MDKK.

Selskabets aktier følges af en række analytikere, herunder:

- Johannes Møller, Danske Markets Equities
- Steven Brooker, SEB Enskilda

I foråret 2008 udviklede kursen på Mols-Liniens aktier sig stadigt positivt – og kulminerede den 6. maj 2008 med den hidtil højeste handelspris på 265 DKK for en aktie med nominal værdi på 20 DKK.

### Følgende aktionærer ejede ultimo 2008 mere end 5 pct. af selskabets aktiekapital:

|  |        |
|--|--------|
| Clipper Ferry Invest A/S (København Ø).....      | 30,00% |
| Rudersdal A/S (Birkerød) .....                   | 16,91% |
| Figaro Aktieinvest ApS (København Ø).....        | 15,64% |
| Ejendomsselskabet Øresundshøj A/S (Vedbæk) ..... | 12,91% |
| Hans-Henrik Palm Holding ApS (Hellerup).....     | 7,10%  |

### Børskurs (gennemsnit pr. måned)



| Aktie- og udbyttøgletal (DKK) | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|
| Resultat pr. aktie            | -4,1 | 4,5  | 3,8  | 3,0  | 3,1  |
| Resultat pr. aktie, udvandet  | -4,0 | 4,5  | 3,8  | 3,0  | 3,1  |
| Cashflow pr. aktie            | -1,7 | 8,5  | 7,5  | 7,9  | 8,8  |
| Udbytte pr. aktie             | 0    | 2,2  | 2,0  | 1,0  | 1,0  |
| Payout-ratio                  | 0    | 49,4 | 53,2 | 38,1 | 32,8 |
| Indre værdi pr. aktie         | 23,9 | 31,5 | 29,6 | 27,2 | 25,3 |
| Børskurs ultimo               | 65   | 189  | 96   | 51   | 47   |

### Selskabets køb af egne aktier

Mols-Linien A/S fik i henhold til beslutningen på den ordinære generalforsamling i 2008 bemyndigelse til at erhverve op til 10 pct. af selskabets egne aktier i perioden frem til næste ordinære generalforsamling.

Der er ikke tilbagekøbt aktier i årets løb.

### Udbyttepolitik

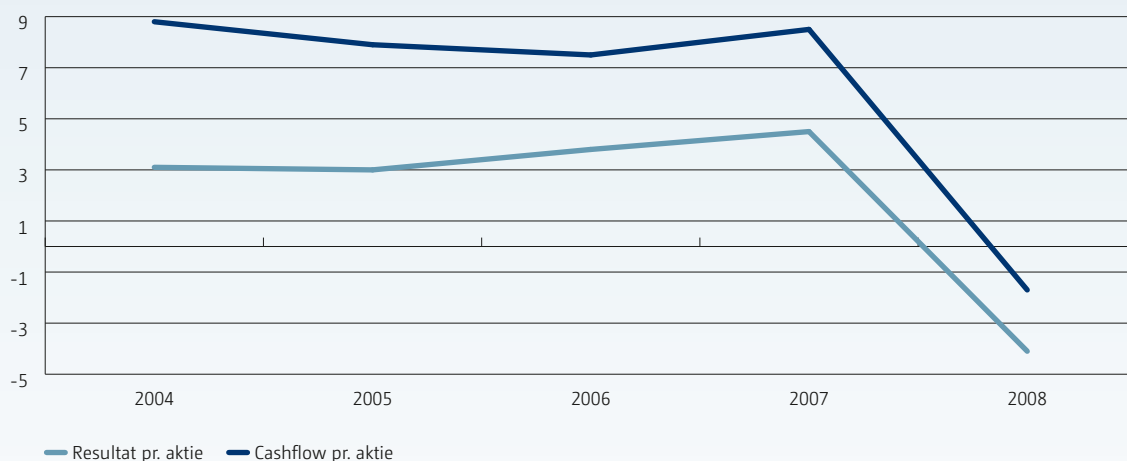
Det er Mols-Liniens politik, at aktionærerne skal opnå et afkast af deres investering i form af kursstigning og udbytte, der overstiger en risikofri investering i statsobligationer. Udbetaling af udbytte skal i givet fald ske under hensyntagen til

fornøden konsolidering af egenkapitalen som grundlag for selskabets fortsatte planer om vækst.

Set i lyset af Mols-Liniens resultat i 2008 indstiller bestyrelsen til generalforsamlingen, at selskabet ikke udbetaler udbytte for året.

Som allerede udmeldt forventer bestyrelsen allerede i 2009 igen at opnå et positivt resultat på samme niveau som i årene frem til 2008. I givet fald vil bestyrelsen naturligvis indstille til generalforsamlingen, at selskabet følger generalforsamlingens tidligere beslutning om, at selskabet igen udlodder ca. 50 pct. af det forventede resultat efter skat i 2009 til selskabets aktionærer.

### Resultat/cashflow pr. aktie





### **Investor Relations**

Det er Mols-Liniens målsætning med at arbejde med Investor Relations at sikre et højt informationsniveau og en vedvarende aktiv og åben dialog med investorer og analytikere – og at videregive omfattende information til aktiemarkedet om selskabets økonomiske og driftsmæssige forhold og strategier.

Selskabet tilstræber at afholde Investor Relations-arrangementer med en stor grad af offentlighed – blandt andet ved at indbyde analytikere og investorer til informationsmøder.



### Fondsbørsmeddelelser i 2008

| Nr. | Dato     | Emne  |
|-----|----------|---|
| 161 | 27.11.08 | Mols-Linien A/S – Finanskalender 2009.  |
| 160 | 27.11.08 | Periodemeddelelse for 1. januar - 30. september 2008.   |
| 159 | 15.09.08 | Mols-Linien A/S meddeler hermed, at rederiet d.d. har afleveret 1. forhandlingstilbud til Trafikstyrelsen vedr. fægebetjening af Bornholm.  |
| 158 | 02.09.08 | Handelsbanken Capital Markets har meddelt, at banken indleder en struktureret proces med henblik på at undersøge markedet for købere af en majoritetsaktiepost i Mols-Linien A/S. |
| 157 | 01.09.08 | Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer.  |
| 156 | 29.08.08 | Mols-Liniens drift er uberørt af den aktuelle uro om selskabets aktiekurs.  |
| 155 | 21.08.08 | Delårsrapport for 1. januar - 30. juni 2008.  |
| 154 | 17.07.08 | Mols-Linien på vej med ny brændstoftype, som betyder markante miljøforbedringer.  |
| 153 | 17.07.08 | Ændrede forventninger til 2008.   |
| 152 | 28.04.08 | Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer.  |
| 151 | 24.04.08 | Mols-Linien A/S har torsdag den 24. april 2008 holdt ordinær generalforsamling.   |
| 150 | 24.04.08 | Orientering om forløbet for Mols-Linien A/S i 1. kvartal 2008.  |
| 149 | 23.04.08 | Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer.  |
| 148 | 08.04.08 | Ordinær generalforsamling torsdag den 24. april.<br>Årsrapport 2007.  |
| 147 | 25.03.08 | Indberetning af ledende medarbejderes og disses nærtstående transaktioner med Mols-Linien A/S' aktier og tilknyttede værdipapirer.  |
| 146 | 13.03.08 | Årsregnskabsmeddelelse for 2007.  |

### Finanskalender for 2009

|          |  |
|----------|--|
| 12.03.09 | Årsregnskabsmeddelelse 2008.                                     |
| 01.04.09 | Fremsendelse af årsrapport 2008 til NASDAQ OMX Copenhagen A/S.   |
| 20.04.09 | Generalforsamling på Hotel Ebeltoft Strand, Ebeltoft, kl. 14.15. |
| 20.04.09 | Orientering om forløbet af 1. kvartal 2009.                      |
| 20.04.09 | Orientering om forløbet af selskabets generalforsamling.         |
| 20.08.09 | Offentliggørelse af delårsrapport 2009.                          |
| 19.11.09 | Orientering om forløbet af 1.-3. kvartal 2009.                   |
| 19.11.09 | Finanskalender 2010.   |

### Generalforsamling

Mols-Linien A/S holder ordinær generalforsamling den 20. april 2009 kl. 14.15 på Hotel Ebeltoft Strand.

# Service er nøgleordet

Marketingchef Mikkel Hybel, Mols-Linien A/S

For at give vore kunder den gode pause og service, de ønsker, skal vi vide, hvad de tænker og mener. Og man skal have effektive kommunikationskanaler til de forskellige målgrupper af både private og erhvervsmæssige bilister.

Som nyansat marketingchef i rederiet har jeg i 2008 fået mulighed for at udvikle dialogen med kunderne. Vi er tæt på markedet og i tæt dialog, både i det daglige og via større markedsanalyser. Opgaven er at videreudvikle effektive og direkte kommunikationskanaler med stor effekt og lavere omkostninger. Og med ca. 2,2 mio. passagerer er Mols-Linien i sig selv et stærkt medie, hvilket i stigende grad vil blive udnyttet, både til vores egen dialog med gæsterne og som betalt medie for andre virksomheder.

Der er et stort potentiale i at binde de mange gode enkeltstående servicetilbud sammen til konceptbuketter til vore forskellige målgrupper. Vi fokuserer f.eks. lige nu på opgradering af vores business-koncept med gratis internet om bord på færgerne og i havnene, samt mange nye tiltag til de rejsende børnefamilier. Alt sammen for at det bliver endnu mere attraktivt at tage færgen som behageligt alternativ til den lange vej ned via Storebælt. Den opgave kan ikke løftes af marketingafdelingen alene, og det er en fornøjelse at opleve, hvordan huset mødes i et tværfagligt og udviklingsparat samarbejde, som man ikke ser ret mange andre steder.

» Vi skal binde  
servicemæssige  
konceptbuketter... «

*Marketingchef Mikkel Hybel,  
Mols-Linien A/S*



## FORTSAT FOKUS PÅ SERVICE

Mols-Liniens Service Group blev lanceret i 2007 for at samle og koordinere alle serviceaktiviteter på tværs af alle faggrupper og funktioner i rederiet. Initiativet er i 2008 kommet særdeles godt fra start og har i høj grad medvirket til at styrke den koordinerede indsats på hele serviceområdet. Og tilbagemeldingerne fra kunderne har været meget positive. I rederiets kundeundersøgelser tilkendegiver kunderne, at de oplever, at Mols-Liniens medarbejdere altid – og på alle tidspunkter af døgnet – gør, hvad de kan, for at yde flot service og sikre kunderne komfort, sikkerhed og gode oplevelser på deres rejse over Kattegat.

### Service på færgerne

”Slip rattet og slap af” er fortsat det vigtigste og mest slagkraftige argument for, at kunderne vælger den hurtigste genvej mellem Jylland og Sjælland.

For ud over at spare flere hundrede kilometers bilkørsel viser FDM’s beregninger fortsat, at der er penge at spare for de rejsende ved at vælge Mols-Liniens komfortable færger.

Ud over at de rejsende kan udnytte tiden om bord på en færge til at arbejde eller holde et velfortjent hvil – uden at miste kostbar rejsetid, kan Mols-Linien også tilbyde de rejsende et varieret sortiment i mad og drikkevarer af meget høj kvalitet. Både når man har behov for et solidt måltid morgen, middag eller aften – eller blot har lyst til lidt lækkert. Der er også altid gode tilbud på mad til børnefamilierne.

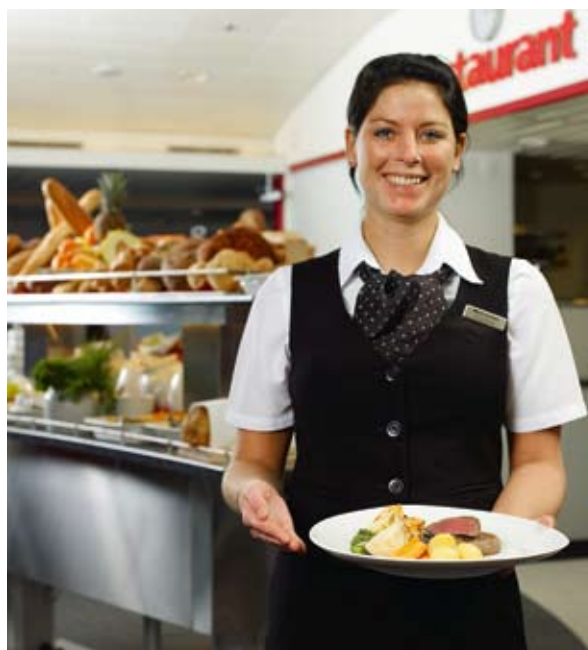
### ”ALL INCLUSIVE”

Initiativerne med at hæve niveauet i Mols-Liniens restauranter og caféer har været meget vellykkede. Og forsøgsordningen med ”ALL INCLUSIVE”-konceptet, hvor kunderne har kunnet spise mad, få drikkevarer af enhver art plus kaffe/te og et storslået kagebord for én samlet pris, er i dag et fast tilbud på menukortet til alle rejsende. Og det giver store fordele for kunderne. For de kan nu endnu nemmere og hurtigere gå direkte til de store og indbydende buffeter og betjene sig selv. Det gælder også i områderne med udvalget af drikkevarer.

Ud over at kunderne er begejstrede for det nye koncept, så aflaster det naturligvis også restauranternes personale, som hurtigere kan modtage og afregne for kundernes bestillinger, så de kan nyde deres mad og turen på Kattegat endnu mere.

### Restauranterne er påvirket af krisen

I den aktuelle situation, hvor den globale finanskriser naturligvis også sætter sit præg på kundernes forbrug på færgerne, arbejder cateringgruppen og servicemedarbejderne tæt sammen om at udvikle en række nye serveringstilbud til attraktive priser.



For det er til enhver tid Mols-Liniens målsætning at kunne sikre kunderne gode og positive oplevelser på rederiets færger – vel at mærke uden at slække på kvaliteten og servicen om bord.

De foreløbige resultater af disse initiativer er positive, og rederiet vil derfor også i 2009 sikre, at både de forretningsrejsende og de private kunder – typisk børnefamilier – fortsat kan få mulighed for at købe mad af høj kvalitet og blive mætte til overkommelige priser.

### Kvalitet – og noget for enhver smag og pengepung

Mols-Linien er fortsat det eneste færgerederi i verden, som er aktivt medlem af den fornemme gastronomiske orden *Chaine des Rôtisseurs*. Dette medlemskab stiller store krav til rederiets indkøb af råvarer, tilberedningen og serveringen og den samlede kvalitetsoplevelse af den mad, som Mols-Linien tilbyder på sine færger.

Derfor er det uden for diskussion, at rederiet fortsat fastholder og videreudvikler sin kvalitet og service, når det gælder de samlede serveringstilbud på færgerne.

Denne holdning skal netop understøtte rederiets målsætning om, at Mols-Linien skal være danskernes foretrukne valg, når de skal rejse mellem Sjælland og Jylland. Og på den komfortable tur over Kattegat skal de til enhver tid have mulighed for at vælge mad og drikkevarer inden for et bredt spektrum, som passer til den enkelte rejsendes ønsker, behov og økonomi.



Årligt forbruger Mols-Linien ca. 344 m<sup>3</sup> kildevand, fordelt i ca. 688.000 ½-liters flasker. Vandmængden svarer ca. til 1/3 af bassinet i en normal svømmehal. Forbrug af servietter i café og restaurant m.v. er årligt ca. 655.000 stk., hvilket i areal svarer til ca. 1 mio. m<sup>2</sup> eller ca. 63 fodboldbaner.

## ONLINE-SERVICES GIVER ØGET KUNDETILFREDSHED OG EFFEKTIVITET

Mols-Linien har i mange år været anerkendt og respekteret for sin fremsynede anvendelse af de nyeste teknologier – og for sin satsning på, at netop disse teknologier skulle give kunderne bedre services og samtidig sikre rederiet optimal effektivitet og bedre forretningsgange.

Det er i 2008 bl.a. resulteret i en række yderligere tiltag, som har givet særdeles gode resultater.

De allerede etablerede tiltag omfatter bl.a. selvbetjening og hurtig check-in på Business BlueClass, bestilling og betaling af billetter via internettet, trådløs adgang til Hotspots på alle færgerne og i BlueClass Business Lounges på land, elektroniske trafikmeldinger med sms-service etc.

Desuden har kunderne taget godt imod "EasyGo"-konceptet, som er et resultat af et tæt samarbejde med Sund & Bælt Holding A/S, som driver Storebæltsforbindelsen. Gennem dette samarbejde kan kunderne nu anvende en BroBizz til betaling af færgeoverfarter på Mols-Liniens Business Blue

Class – ud over bompenge, parkering og broafgifter mange andre steder i Danmark, Norge og Sverige.

Den samme service er tilgængelig, hvis kunden har et AutoPASS fra Scandlines. Og kunderne kan uden omkostninger tilmelde en BroBizz eller en AutoBizz hos Mols-Linien til en eksisterende Business BlueClass kontoordning eller et betalingskort.

Hermed har kunderne fået endnu bedre mulighed for at planlægge deres rejse mellem Jylland og Sjælland døgnet rundt.

### Mærkevarer hos Mols-Linien SeaShop De Luxe

Mols-Liniens nye e-handelsbutik på [www.mols-linien.dk/seashop](http://www.mols-linien.dk/seashop) er kommet godt fra start. SeaShop De Luxe tilbyder kunderne et bredt udvalg af lækre mærkevarer i en høj kvalitet til meget favorable priser inden for bl.a. tasker, solbriller, smykker, bæltter, tørklæder etc. til både kvinder og mænd.





## MOLS-LINIEN ER ANERKENDT FOR VIDEN, KOMPETENCER OG RESULTATER

Selv om den globale finanskriser direkte eller indirekte har negative konsekvenser for stort set alle virksomheder, institutioner og private familier, betyder det naturligvis ikke, at hjulene går i stå. Tværtimod har krisen – især inden for erhvervslivet – skærpet opmærksomheden om at optimere og effektivisere alle forretningskritiske processer.

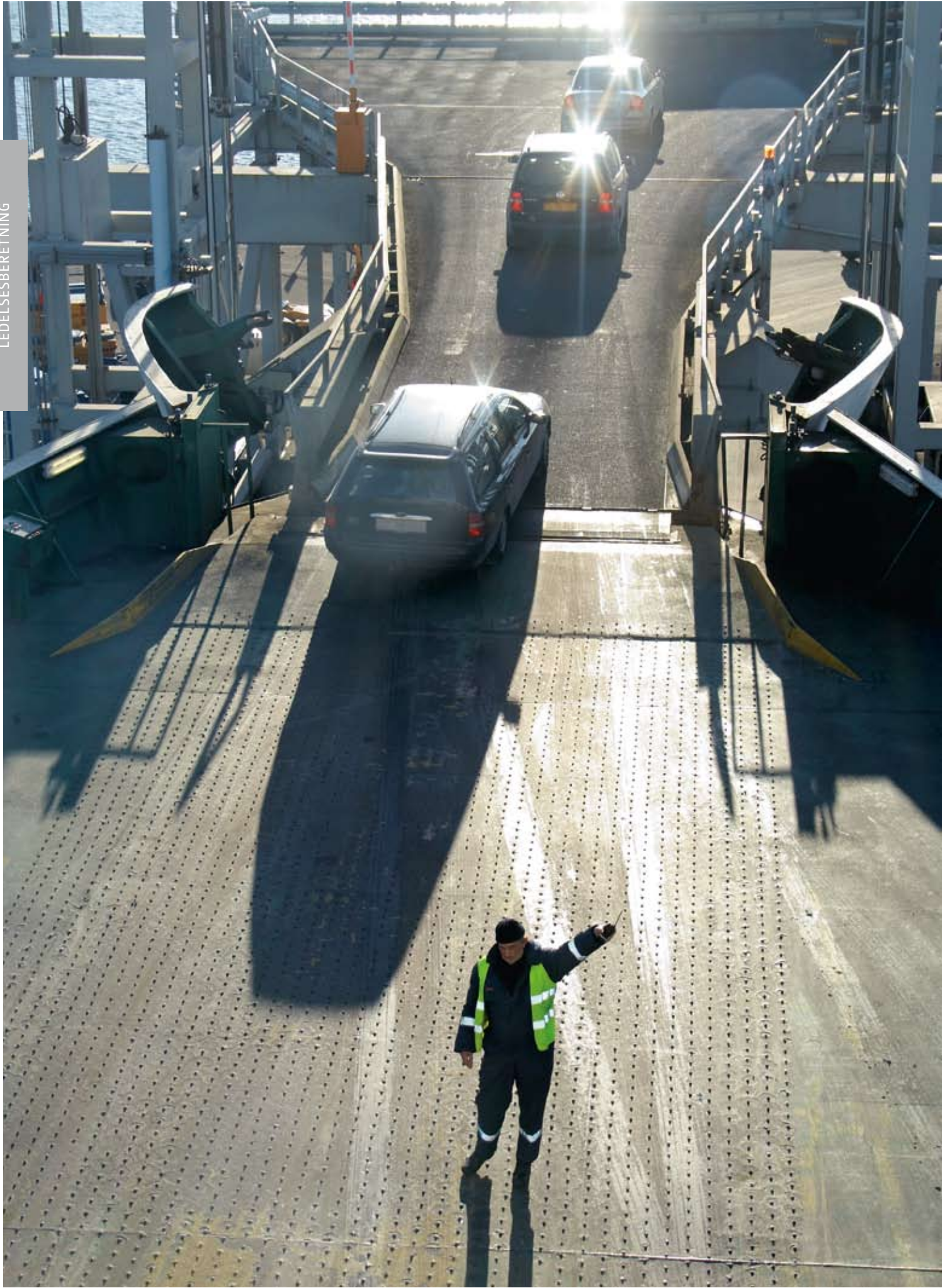
Netop i den forbindelse har Mols-Linien særdeles stærke kort på hånden. For det er en kendsgerning, at Mols-Linien i færge- og rederikredse er blandt de mest anerkendte og respekterede færgerederier i verden. Uafhængigt af årets regnskabsmæssige resultater er rederiet således kendt for sin effektivitet og lønsomhed og for sikkerhed, kvalitet og service på et meget højt plan. Og derfor er Mols-Linien blandt de vigtigste virksomheder, som andre færgerederier benchmarker sig op imod på de vigtigste driftsmæssige og service-mæssige parametre.

Ekspertisen tager udgangspunkt i både professionel og effektiv drift af bilfærger og et gennemprøvet og veldokumenteret servicekoncept baseret på målrettede uddannelsesprogrammer for alle kategorier af medarbejdere i rederi- og servicevirksomheden.

Det gælder specielt inden for udvikling af servicekoncepter til effektiv vedligeholdelse af færger og optimering og effektivisering af færgedriften og sikkerheden om bord på færgerne.

Derfor oplever Mols-Linien i stigende omfang efterspørgsel efter rederiets konsulenttydelser fra andre færgerederier, som ønsker at trække på Mols-Liniens kompetencer og erfaringer inden for dette område. Og det er tilsvarende baggrunden for, at andre rederier uden for Danmark ønsker at indgå managementaftaler med Mols-Linien for at udnytte rederiets veldokumenterede erfaringer og resultater inden for effektiv og professionel færgedrift – bl.a. ved forsejling af og teknisk management på kundernes egne hurtigfærger.

Også Mols-Liniens konsulenttydelser inden for teknisk og sikkerhedsmæssig vedligeholdelse af både færger, havne og landanlæg har et meget højt professionelt niveau – vurderet efter både national og international målestok. Og netop dette aktiv vil i fremtiden blive udnyttet kommercielt i forhold til eksterne kunder.



## FOKUS PÅ FIRE KUNDEGRUPPER

90 pct. af Mols-Liniens omsætning kommer fra transport af følgende fire kundesegmenter:

### 1. Passagerer

Størstedelen af de rejsende passagerer kommer typisk til rederiets færger i person- og lastbiler, i rutebiler og turistbusser. Langt hovedparten af alle passagerer bliver således kørt direkte om bord på rederiets færger, og det er kun få rejsende, som selv går om bord.

Som en naturlig konsekvens af de private personers strammere økonomi oplever rederiet en markant stigning i antallet af passagerer, som vælger transporten mellem Jylland og Sjælland med hurtigbusrute 888, som bliver drevet af Abildskou A/S. Rute 888 transporterede alene i 2008 flere end 400.000 passagerer med Mols-Liniens færger. Busselskabet tilbyder flere daglige afgang fra Aalborg, Århus, Ebeltoft, Silkeborg, Thisted, Fjerritslev, Randers, Grenaa mv. til Holbæk, Roskilde, København og Københavns Lufthavn i Kastrup.

### 2. Personbiler

Af det samlede antal personbiler og varevogne, som vælger at bruge Mols-Liniens færger på Kattegat, er langt de fleste kunder, som benytter færgerne i forbindelse med erhvervs-mæssig kørsel og transport.

Andelen af erhvervs-kunder har frem til den globale finanskrisens indtog i 2008 været i konstant vækst – og udgør fortsat den største kundegruppe, som anvender personbiler.

### 3. Lastbiler

Dette segment omfatter selvkørende lastbiler, vogntog, sættevogne, specialtransporter og overførsel af såkaldte løstrailere og containere, som ikke har en medkørende chauffør med om bord.

Fra efteråret 2008 tilbyder Mols-Linien også at transportere de godt 25 meter lange nye modulvogntog, som flere af de store transport- og speditjonsfirmaer vil satse på i fremtiden af både økonomiske og miljømæssige grunde.

### 4. Busser

Dette segment omfatter de regionale fjernbusruter mellem København og Jylland og en bred vifte af danske og udenlandske turistbusser.



## Mols-Liniens færger i 2008



### Hurtigfærgerne Mai og Mie Mols

Mols-Liniens to Seajet-hurtigfærger blev i 2008 afskrevet med ca. 32,0 MDKK, således at den bogførte værdi pr. 31. december 2008 var 160,9 MDKK. Færgerne vil være færdigafskrevet i 2016.

I 2008 afdragede Mols-Linien ca. 8,8 MDKK på lån i Skibskreditfonden, således at restgælden pr. 31. december 2008 var ca. 61,7 MDKK. Lånene i Seajet-færgerne vil være betalt ud i 2016.

Mols-Linien vurderer, at rederiets Seajet-hurtigfærger, som løbende bliver opgraderet og vedligeholdt efter de højeste standarder i verden, vil have en teknisk levetid på yderligere 10-15 år.

|                |  |
|----------------|--|
| Bygget:        | 1996, Yard No. 740/741   |
| Type:          | 76 m Seajet 250 Catamaran  |
| Dødvægt:       | 250 ton  |
| Kapacitet:     | 120 biler/450 passagerer   |
| Længde:        | 76 meter – Bredde: 23 meter                                      |
| Hastighed:     | 45 knob (84 km/t)  |
| Overfartstid:  | 45 minutter på Odden–Ebeltoft                                    |
| Motorkraft:    | 33.000 HK  |
| Hovedmaskiner: | 2 x General Electric gasturbiner<br>Type LM 1600 – 2 x 12.400 kW |
| Værft:         | DANYARD, Aalborg   |

Mai og Mie Mols har restaurant, separat VIP Lounge, café med kiosk, hvilestole, videobiograf, computerområde til børn og åbent soldæk. Færgerne er blevet renoveret med nyt design med lyse, luftige omgivelser og brede, kundenlige gangarealer.

### Hurtigfærgeren Max Mols

Incatfærgeren blev i 2008 afskrevet med ca. 13,0 MDKK, således at den bogførte værdi pr. 31. december 2008 var ca. 103,6 MDKK. Færgeren vil være færdigafskrevet i 2018.

Mols-Linien nedbragte i 2008 lånet i Skibskreditfonden med ca. 12,8 MDKK, således at restgælden pr. 31. december 2008 var ca. 89,9 MDKK. Lånene i Incatfærgeren vil være betalt i 2016.

Mols-Linien vurderer, at Incatfærgeren med løbende opgraderinger og teknisk vedligeholdelse på det nuværende høje niveau vil have en teknisk levetid på yderligere 15-20 år.

|                |                                    |
|----------------|------------------------------------|
| Bygget:        | 1998, Yard No. 048                 |
| Type:          | Incat 91 m Wave Piercing Catamaran |
| Dødvægt:       | 509 ton                            |
| Kapacitet:     | 220 biler/780 passagerer           |
| Længde:        | 91,3 meter – Bredde: 26 meter      |
| Hastighed:     | 45 knob (84 km/t)                  |
| Overfartstid:  | 65 minutter på Odden–Århus         |
| Motorkraft:    | 38.480 HK                          |
| Hovedmaskiner: | 4 x Ruston 20RK270 – 4 x 7.080 kW  |
| Værft:         | Incat Tasmania Pty., Australia     |

Max Mols har restaurant, separat VIP Lounge, café med kiosk, hvilestole og flere udvendige dæk. Til børnene er der legerum, med video og spillemaskiner.

Indretningen af denne færge er i et spændende internationalt design, og med opbygning i to etager er der god plads til passagererne overalt.





### **Kombifærgerne Maren og Mette Mols**

Mols-Liniens to kombifærger: Maren Mols og Mette Mols blev i 2008 afskrevet med ca. 12,3 MDKK, således at den bogførte værdi for de to færger pr. 31. december 2008 var ca. 153,2 MDKK. Færgerne vil være færdigafskrevet i 2021.

Mols-Linien afdragede i 2008 ca. 8,4 MDKK på lånene i Skibskreditfonden, således at restgælden pr. 31. december 2008 var ca. 58,5 MDKK. Lånene i kombifærgerne vil være betalt i 2016.

Rederiet vurderer, at kombifærgerne med løbende opgraderinger og teknisk vedligeholdelse på det nuværende høje niveau vil have en teknisk levetid på yderligere 20-25 år.

|                |   |
|----------------|---|
| Bygget:        | 1996, Yard No. 191/192                            |
| Type:          | Passenger Ferry CSA/STB Deepsea                   |
| Dødvægt:       | 3.800 ton   |
| Kapacitet:     | 1200 lane meter/600 passagerer                    |
| Længde:        | 136 meter – Bredde: 24 meter                      |
| Hastighed:     | 20 knob (37 km/t)                                 |
| Overfartstid:  | Ca. 2 t. 30 min.                                  |
| Motorkraft:    | 15.800 HK   |
| Hovedmaskiner: | 2 x Man B&W 9L35MC,<br>Alpha Diesel – 2 x 5850 kW |
| Værft:         | Ørskov Staalskibsværft, Frederikshavn             |

Maren og Mette Mols har kiosk/cafeteria med tv og børnelegeplads. De store komfortable færger er velegnede til både gående passagerer, personbiler, campingvogne, busser, lastbiler og transport af løstrailere.

### **Mols-Linien overvejer flere færger**

Selv om Mols-Linien forventer, at konsekvenserne af den globale finanskriser vil have betydelig effekt i 2009, fastholder rederiet sit strategiske mål om at udvide flåden med en ny hurtigfærge for fortsat at kunne forbedre rederiets service til kunderne med flere afgang og mere kapacitet, når der er spidsbelastning på færgerne om morgenen, om aftenen og i de store ferieperioder.

Beslutningen om at investere i en ny hurtigfærge vil afhænge af, om rederiet kan finde en færge, som teknisk og operationelt kan indgå i det nuværende færge- og havnekoncept – og af, om rederiet kan sikre en fornuftig finansiering, som kan sikre rentabel drift.

## TRAFIKUDVIKLINGEN I 2008

Biltrafikken i Danmark stiger fortsat, selv om de såkaldte trængselsproblemer – især på motorvejsnettet – ikke er blevet forbedret nævneværdigt i årets løb – snarere tværtimod. Det er yderligere bemærkelsesværdigt, at trafikken ifølge Vejdirektoratet steg i forhold til året før, på trods af at bilisterne skulle acceptere de historisk høje priser på benzin og diesel i størstedelen af 2008.

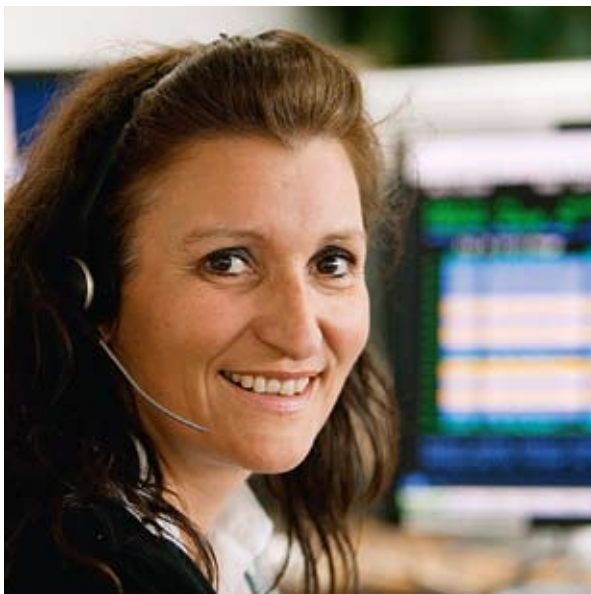
Den stigende trafikmængde udgør en stor belastning af vejnettet med hyppigere og længerevarende kødannelser på mange vejstrækninger – især omkring de større byer.

Samtidig er de politisk bestemte takster og mange rabattilbud på henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen med til at øge trafikken med både personbiler og lastvogne. Hertil kommer, at trafikken på landeveje og motorveje udgør en markant højere miljøbelastning end transporten med Mols-Liniens færger.

### Øget fokus på miljøbelastningen

Mols-Linien har i alle år været meget fokuseret på at undgå miljøbelastning, hvor det har været teknisk og operationelt muligt og økonomisk forsvarligt. Og i kraft af meget omfattende miljømæssige tiltag og forbedringer over alt i Mols-Liniens færger og anlæg på land er det år for år lykkedes at reducere miljøbelastningen fra rederiets drift meget betydeligt.

Samlet set er Mols-Liniens færgetransporter med biler, busser og lastvognsenheder over Kattegat en effektiv og miljøvenlig transportform.



### ”Den flydende Kattegatbro” er fortsat højaktuel

Uafhængigt af den globale finanskrisen og de aktuelle forhindringer, når det gælder om at sikre finansiering af stort set alle typer projekter, fastholder Mols-Linien sit tilbud til det danske samfund om at etablere det mest konkurrencedygtige og suverænt mest miljøvenlige alternativ til en fast broforbindelse med ”Den flydende Kattegatbro”.

Og disse dokumenterede kendsgerninger satser Mols-Linien fortsat på vil veje tungt i den politiske debat og de kommende udredninger fra de mange interessenter, som kæmper for at få etableret en fast broforbindelse på Kattegat.

### Krisen kan bane vejen for de nødvendige vejforbedringer

Det vil imidlertid under alle omstændigheder være meget vigtigt – for ikke at sige en afgørende forudsætning for den erhvervsmæssige udvikling i visse områder i Danmark – at regeringen fremskynder de anbefalede og allerede vedtagne forbedringer, udvidelse og opgraderinger af de vigtigste vejstrækninger frem til Mols-Liniens færger og havneanlæg i Sjællands Odde og i Århus.

Set i lyset af den markante nedgang i aktiviteterne, som har ramt hele den danske bygge- og anlægsindustri som følge af den globale finanskrisen, vil det være oplagt for regeringen at fremme anbefalingerne om udviklingen af infrastrukturen i Danmark. For det vil kunne give en nødvendig håndsrækning til de betrængte byggeerhverv. Vel at mærke stort set uden ekstra omkostninger for det danske samfund, når alle forhold bliver indregnet (arbejdsløshed, virksomhedslukninger, vedligeholdelse af veje, anlæg, personbiler og lastbiler – for slet ikke at medregne de mange millioner af uproduktive arbejdstimer, som går tabt som følge af de aktuelle trængselsproblemer, kødannelser og ventetider på et voksende antal vejstrækninger).

### Bag om tallene

I det følgende vil vi kort kommentere tallene, som viser trafikudviklingen på Mols-Liniens færger i 2008.

### Hurtigfærgerne

Mols-Liniens hurtigfærgeruter får løbende optimeret og justeret deres samlede fartplaner, således at tilbud og afgangstiderne imødekommer kundernes ønsker og krav bedst muligt. Både når det gælder erhvervsrejsende og private bilister.

Rederiets to hurtigfærgeruter har i løbet af 2008 fået ændret fartplanerne, så kunderne har fået tilbud om flere afgang på de travle tidspunkter af dagen på bekostning af lidt færre afgang på de traditionelt stille tidspunkter i løbet af dagen.

#### MOLS-LINIENS OVERFØRSLER

| 01.01. – 31.12. | 2008      | 2007      | Ændring |
|-----------------|-----------|-----------|---------|
| Personbiler     | 841.339   | 975.818   | -13,8%  |
| Lastbiler       | 314.592   | 346.539   | -9,2%   |
| Passagerer      | 2.238.872 | 2.544.844 | -12,0%  |

#### ODDEN-ÅRHUS OG ODDEN-EBELTOFT

| 01.01. – 31.12. | 2008      | 2007      | Ændring |
|-----------------|-----------|-----------|---------|
| Personbiler     | 732.930   | 869.554   | -15,7%  |
| Passagerer      | 1.911.075 | 2.232.591 | -14,4%  |

#### KALUNDBORG-ÅRHUS

| 01.01. – 31.12. | 2008    | 2007    | Ændring |
|-----------------|---------|---------|---------|
| Lastbiler       | 314.592 | 346.539 | -9,2%   |
| Personbiler     | 108.409 | 106.264 | 2,0%    |
| Passagerer      | 327.797 | 312.253 | 5,0%    |

Frem til sommeren 2008 havde Mols-Linien i store træk det samme antal kunder med hurtigfærgerne som i 2007. Men i kombination med indførelsen af det nødvendige olietillæg i sommeren 2008 og konsekvenserne af den globale finanskriser slog afmatningen i markedet meget kraftigt igennem lige efter sommerferien.

Samlet set har Mols-Linien således med beklagelse måttet konstatere et markant fald i antallet af overførte personbiler og varevogne med hurtigfærgeruterne Odden-Århus og Odden-Ebeltoft i 2008 på 15,7 pct.

Derimod har rederiet oplevet en vækst i antallet af overførte personbiler med lavpriskonceptet på ruten mellem Kalundborg og Århus, idet 2,0 pct. flere person- og varebiler valgte denne rute. Denne ændring afspejler med al tydelighed – og i stærk kontrast til erfaringerne fra de foregående år – at prisen er en afgørende faktor for mange kunders valg, når krisen kradser. Også selv om rejsetiden med kombifærgerne er mere end dobbelt så lang.

#### Frugtmarkedet

Kombifærgerne mellem Kalundborg og Århus, som jo i langt overvejende grad betjener frugtmarkedet mellem Øst- og Vestdanmark, oplevede i 2008 et fald i antallet af overførte lastvognsenheder, løstrailere og fragtenheder på 9,2 pct.

Dette fald afspejler det markante fald i de erhvervs-mæssige aktiviteter i Danmark og i særdeleshed det markante fald i transporten af byggematerialer mellem landsdelene på grund af den bratte opbremsning af aktiviteterne og investeringerne i byggesektoren.

Siden starten af 2007 har Mols-Linien sejlet med mønstrede besætninger på kombifærgerne. Det har givet kunderne mulighed for at vælge mellem flere afgang i løbet af døgnet, og det har været med til at optimere rederiets drift af denne rute.

#### Mols-Linien har styr på driften

Driften på alle Mols-Liniens ruter har i store træk været gennemført uden nævneværdige uheld og forstyrrelser og afspejler således med al tydelighed, at rederiet har styr på og sørger for maksimalt vedligehold af færgerne efter de højeste normer og standarder.

Vejrliget har også kun i meget begrænset omfang påvirket driften af færgerne i form af forsinkelser eller aflysninger i 2008.

# Ledelsespåtegning

Bestyrelsen og direktionen har dags dato behandlet og godkendt årsrapporten for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008 for Mols-Linien A/S.

Årsrapporten er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Vi anser den valgte regnskabspraksis for hensigtsmæssig, således at årsrapporten giver et retvisende billede af selska-

bets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2008 samt af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008.

Vi anser ledelsesberetningen for at give et retvisende billede af udviklingen i selskabets aktiviteter og økonomiske forhold, årets resultat og af selskabets finansielle stilling som helhed samt en retvisende beskrivelse af de væsentligste risici og usikkerhedsfaktorer, som selskabet står over for.

Årsrapporten indstilles til generalforsamlingens godkendelse.

Ebeltoft, den 12. marts 2009

---

## Direktion

Preben Wolff  
*Administrerende direktør*

## Bestyrelse

Carsten Berger  
*Formand*

Erik Østergaard  
*Næstformand*

Søren Elmann Ingerslev  
*Næstformand*

Thorleif Nohr Blok

Kaare Vagner

Hugo Andersen

Bent Mand Jørgensen

Jesper Stenkjær

Annelise Lund

---



# Service er nøgleordet

IT-forretningsudviklingschef Peter Bo Olsen, MT Højgaard a/s

Jeg rejser 2-3 dage om ugen mellem Jylland og Sjælland t/r i forbindelse med mit arbejde, så for mig er det vigtigt, at en del af transporttiden kan konverteres både til arbejdstid og til pause og afslapning. Derfor benytter jeg færgerne i så mange tilfælde, som det er praktisk muligt, og det har jeg gjort nu snart i mange år.

Man udnytter sejlturen til arbejde i fred og ro, og det er klart, at færgeturens pause er med til at fjerne det værste stress fra en ellers travl arbejdsdag. En ekstra fordel er, at

man kan være online under hele overfarten. Og så er det da en behagelig kendsgerning, at jeg sparer ca. 200 km's kørsel hver vej ved at benytte færgerne i stedet for den lange vej nedenunder via Storebælt. Her tæller både økonomi og komfort med.

Mit ønske kunne godt være flere afgangstidspunkter at vælge imellem, og derfor interesserer det både mig og mine kollegaer meget, at Mols-Linien er på udkig efter en ekstra hurtigfærge. Den glæder vi os til.

» En ekstra fordel er, at man kan være online under hele overfarten «

*IT-forretningsudviklingschef  
Peter Bo Olsen,  
MT Højgaard a/s*



**MTHøjgaard**

Vi ved hvordan

# De uafhængige revisorers påtegning

## Til aktionærerne i Mols-Linien A/S

Vi har revideret årsrapporten for Mols-Linien A/S for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008 omfattende ledelsespåtegning, ledelsesberetning, resultatopgørelse, balance, egenkapitalopgørelse, pengestrømsopgørelse og noter, herunder anvendt regnskabspraksis. Årsrapporten aflægges i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

## Ledelsens ansvar for årsrapporten

Ledelsen har ansvaret for at udarbejde og aflægge en årsrapport, der giver et retvisende billede i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber. Dette ansvar omfatter udformning, implementering og opretholdelse af interne kontroller, der er relevante for at udarbejde og aflægge en årsrapport, der giver et retvisende billede uden væsentlig fejlinformation, uanset om fejlinformationen skyldes besvigelser eller fejl, samt valg og anvendelse af en hensigtsmæssig regnskabspraksis og udøvelse af regnskabsmæssige skøn, som er rimelige efter omstændighederne.

## Revisors ansvar og den udførte revision

Vores ansvar er at udtrykke en konklusion om årsrapporten på grundlag af vores revision. Vi har udført vores revision i overensstemmelse med danske revisionsstandarder. Disse standarder kræver, at vi lever op til etiske krav samt planlægger og udfører revisionen med henblik på at opnå høj grad

af sikkerhed for, at årsrapporten ikke indeholder væsentlig fejlinformation.

En revision omfatter handlinger for at opnå revisionsbevis for de beløb og oplysninger, der er anført i årsrapporten. De valgte handlinger afhænger af revisors vurdering, herunder vurderingen af risikoen for væsentlig fejlinformation i årsrapporten, uanset om fejlinformation skyldes besvigelser eller fejl. Ved risikovurderingen overvejer revisor interne kontroller, der er relevante for selskabets udarbejdelse og aflæggelse af en årsrapport, der giver et retvisende billede, med henblik på at udforme revisionshandling, der er passende efter omstændighederne, men ikke med det formål at udtrykke en konklusion om effektiviteten af selskabets interne kontrol. En revision omfatter endvidere stillingtagen til, om den af ledelsen anvendte regnskabspraksis er passende, om de af ledelsen udøvede regnskabsmæssige skøn er rimelige samt en vurdering af den samlede præsentation af årsrapporten.

Det er vores opfattelse, at det opnåede revisionsbevis er tilstrækkeligt og egnet som grundlag for vores konklusion.

Revisionen har ikke givet anledning til forbehold.

## Konklusion

Det er vores opfattelse, at årsrapporten giver et retvisende billede af selskabets aktiver, passiver og finansielle stilling pr. 31. december 2008 – og af resultatet af selskabets aktiviteter og pengestrømme for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008 i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for børsnoterede selskaber.

Ebeltoft, den 12. marts 2009

---

### Deloitte

Statsautoriseret Revisionsaktieselskab

Jesper Meto  
*Statsautoriseret revisor*

Jacob Nørmark  
*Statsautoriseret revisor*

### PricewaterhouseCoopers

Statsautoriseret Revisionsaktieselskab

Karsten Rasmussen  
*Statsautoriseret revisor*

Torben Nørskov Jensen  
*Statsautoriseret revisor*

---

## REGNSKABSBERETNING

Årsrapporten for Mols-Linien A/S er aflagt i overensstemmelse med de internationale regnskabsstandarder (IFRS) som godkendt af Den Europæiske Union, yderligere danske oplysningskrav for klasse D-virksomheder i årsregnskabsloven og for selskaber noteret på NASDAQ OMX Copenhagen A/S.

### Resultatopgørelsen

#### Nettoomsætning

Selskabets omsætning er i 2008 opgjort til 788,4 MDKK mod en omsætning i 2007 på 797,6 MDKK. Det svarer til en tilbagegang på 1,1 pct. i forhold til 2007.

Trafikomsætningen på hurtigfærgerne på Kattegat blev i 2008 på 506,8 MDKK, hvilket er 6,6 MDKK større end i 2007.

Trafikomsætningen på ruten mellem Kalundborg og Århus blev i 2008 på 193,4 MDKK. Det svarer til et fald på 9,4 MDKK eller 4,6 pct. i forhold til 2007.

Den samlede trafik med Mols-Liniens færger oplevede i 2008 et fald på 13,8 pct. færre personbiler, 12,0 pct. færre passagerer og 9,2 pct. færre lastvognsenheder.

Omsætningen i Mols-Liniens Cateringafdeling blev i 2008 på 91,8 MDKK mod 94,5 MDKK i 2007. Det svarer til et samlet fald på 2,9 pct. i forhold til året før.

#### Omkostninger

Selskabets samlede omkostninger inkl. afskrivninger udgjorde 835,3 MDKK i 2008. Det er 106,0 MDKK mere end året før, primært som følge af stigende olieomkostninger.

Udviklingen i nettopriserne på brændstof i 2008 medførte – på trods af kurssikring af USD – at omkostningerne til indkøb af brændstof til rederiets færger i alt blev 331,3 MDKK mod 252,0 MDKK i 2007.

Rederiet har fortsat arbejdet med at rationalisere og reducere sine omkostninger overalt i virksomheden, hvor dette kunne lade sig gøre uden at gå på kompromis med de vedtagne krav til kvalitet og sikkerhed.

I 2008 blev rederiet dog påvirket af ekstra omkostninger – bl.a. til forsikringspræmier – i kølvandet på den globale finanskrise og på grund af dækning af selvrisiko ved forsikringskader.

#### Medarbejdere

Personaleomkostningerne blev i 2008 på 222,6 MDKK mod 222,2 MDKK i 2007. Det er uændret trods lønstigninger, hvilket skyldes fortsat tilpasning af antallet af medarbejdere i forhold til rederiets behov under de aktuelle markedsvilkår.

Mols-Linien beskæftigede i 2008 i gennemsnit 479 medarbejdere mod 490 medarbejdere i 2007, hvilket er et fald på 2,2 pct. Den væsentligste del af nedgangen i antallet af medarbejdere er håndteret i forbindelse med naturlig afgang.

Den faste stab af medarbejdere blev i årets løb suppleret med en række afløsere – primært i cateringafdelingen og billettering/booking. De bliver typisk rekrutteret i forbindelse med de travle ferieperioder, ved højtiderne o.l.

Alle afløsere gennemgår et fast tilrettelagt kursusforløb for at sikre, at de kan leve op til Mols-Liniens høje krav til sikkerhed og service om bord på rederiets færger.

Den faste stab af medarbejdere havde i 2008 en gennemsnitlig anciennitet på ca. 11 år. Det er med til at sikre den nødvendige erfaring og knowhow på alle områder.

#### Afskrivninger

Afskrivningerne på anlægsaktiverne blev i 2008 på 69,4 MDKK i 2008, hvilket er 14,3 MDKK større end i 2007. Stigningen skyldes forøgede udgifter til færgernes dokophold, turbineoverhalinger samt bl.a. opgradering af hurtigfærgernes aptering.

#### Finansielle poster

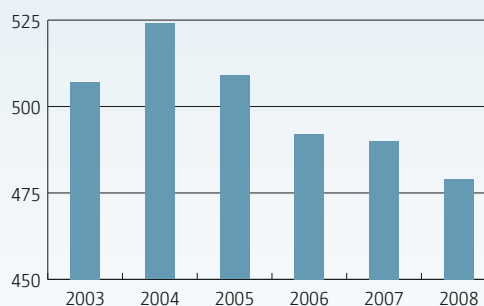
Nettofinansieringsudgifterne i 2008 på 5,8 MDKK er 0,8 MDKK større end i 2007. Renteomkostningerne til skibslån mv. faldt med 1,3 MDKK – bl.a. som følge af afdrag på lånene.

#### Skat

Mols-Linien valgte fra 2002 og de følgende ni år at være omfattet af de nye skatteregler for tonnagebeskatning. Rederier, som er omfattet af ordningen for tonnagebeskatning, bliver beskattet efter rederiets samlede nettotonnage. For Mols-Liniens nuværende antal skibe medfører dette en årlig beskatning på ca. 0,1 MDKK.

Der har desuden i 2008 været en negativ regulering af udskudt skat på 3,9 MDKK, hvorefter rederiet har afsat 4 MDKK i udskudt skatteforpligtelse.

Gennemsnitlig antal beskæftigede





## Balancen

### Aktiver

De samlede aktiver udgjorde ved slutningen af 2008 813,6 MDKK mod 859,2 MDKK ved udgangen af 2007.

De materielle aktiver blev reduceret fra 499,4 MDKK i 2007 til 487,1 MDKK i 2008. Årets tilgang var 50,5 MDKK på skibe, hvor 41,9 MDKK vedrørte aktivering af periodiske eftersyn i forbindelse med dokophold for rederiets færger samt overhaling af turbinerne på Seajet-færgerne. Denne post bliver afskrevet frem til næste dokeftersyn eller turbineoverhaling.

Der var investeringer i terminaler og havneanlæg for 2,6 MDKK og 4,4 MDKK i driftsmidler og inventar.

De materielle anlægsaktiver blev reduceret med periodens afskrivninger på 69,4 MDKK, hvoraf 31,1 MDKK vedrørte afskrivninger af periodiske eftersyn.

De finansielle anlægsaktiver udgjorde 15,4 MDKK og omfattede kapitalandele i to datterselskaber og tilgodehavende hos et datterselskab.

De kortfristede aktiver udgjorde i 2008 311,1 MDKK og bestod af varebeholdninger på 47,1 MDKK, tilgodehavender på 92,0 MDKK, finansielle aktiver disponible for salg og likvide beholdninger på i alt 172,1 MDKK.

Tilgodehavenderne vedr. fragt- og passagerdebitor er faldet i forhold til 2007. De finansielle aktiver disponible for salg er børsnoterede obligationer.

### Passiver

Selskabets egenkapital udgjorde ultimo 2008 338,0 MDKK og er således reduceret med årets resultat på 56,7 MDKK og reduceret med udbytte for 2007 til aktionærerne på 31,2 MDKK. Desuden er dagsværdiregulering af finansielle instrumenter på 14,8 MDKK fratrukket egenkapitalen. Der er øvrige negative reguleringer på netto 5,0 MDKK.

Restgælden på selskabets lån i Danmarks Skibskredit A/S og restværdien af merprovenuet fra låneoptagelsen udgjorde i 2008 i alt 201,8 MDKK, hvilket var 27,5 MDKK lavere end sidste år.

Pr. 31. december 2008 er 173,9 MDKK af skibskreditfondslånet anført som langfristet gæld, mens den del af gælden, som forfalder i år 2009, i alt 27,9 MDKK, er opført som kortfristet gæld. Lånet i Danmarks Skibskredit A/S bliver afdraget med 30 MDKK om året frem til 2016.

Leverandørgæld i 2008 var på 35,7 MDKK, hvilket er 26,3 MDKK mindre end i 2007, bl.a. som følge af gæld vedrørende investeringer i 2007. Forpligtelsen vedrørende salg af Business BlueClass 10-turs kort er faldet til 43,0 MDKK fra 46,3 MDKK i 2007.



## Pengestrøm og likviditet

Mols-Liniens drift bidrog i 2008 negativt til pengestrømmen med -23,1 MDKK.

Mols-Linien har i 2008 haft placeret 170,5 MDKK af selskabets likvide beholdning i kortfristede obligationer, hvilket er optaget under investeringer i pengestrømsanalysen. Desuden har der været de investeringer, som er beskrevet i afsnittet om selskabets aktiver

Afdrag og omlægning af lån i Danmarks Skibskredit A/S og anden langfristet gæld var i 2008 på 28,5 MDKK, og der er udbetalt udbytte vedrørende 2007 på 30,7 MDKK.

Ved slutning af 2008 var rederiets finansielle aktiver disponible for salg, likvide beholdninger samt bankgæld netto på i alt 92,8 MDKK. Hertil kommer, at Mols-Linien har en kreditramme på 100 MDKK.

Mols-Linien skal i 2009 betale afdrag på skibskreditlån på i alt 30 MDKK.

For 2009 forventer Mols-Linien samlet set et positivt cashflow fra driften i intervallet 115-145 MDKK.

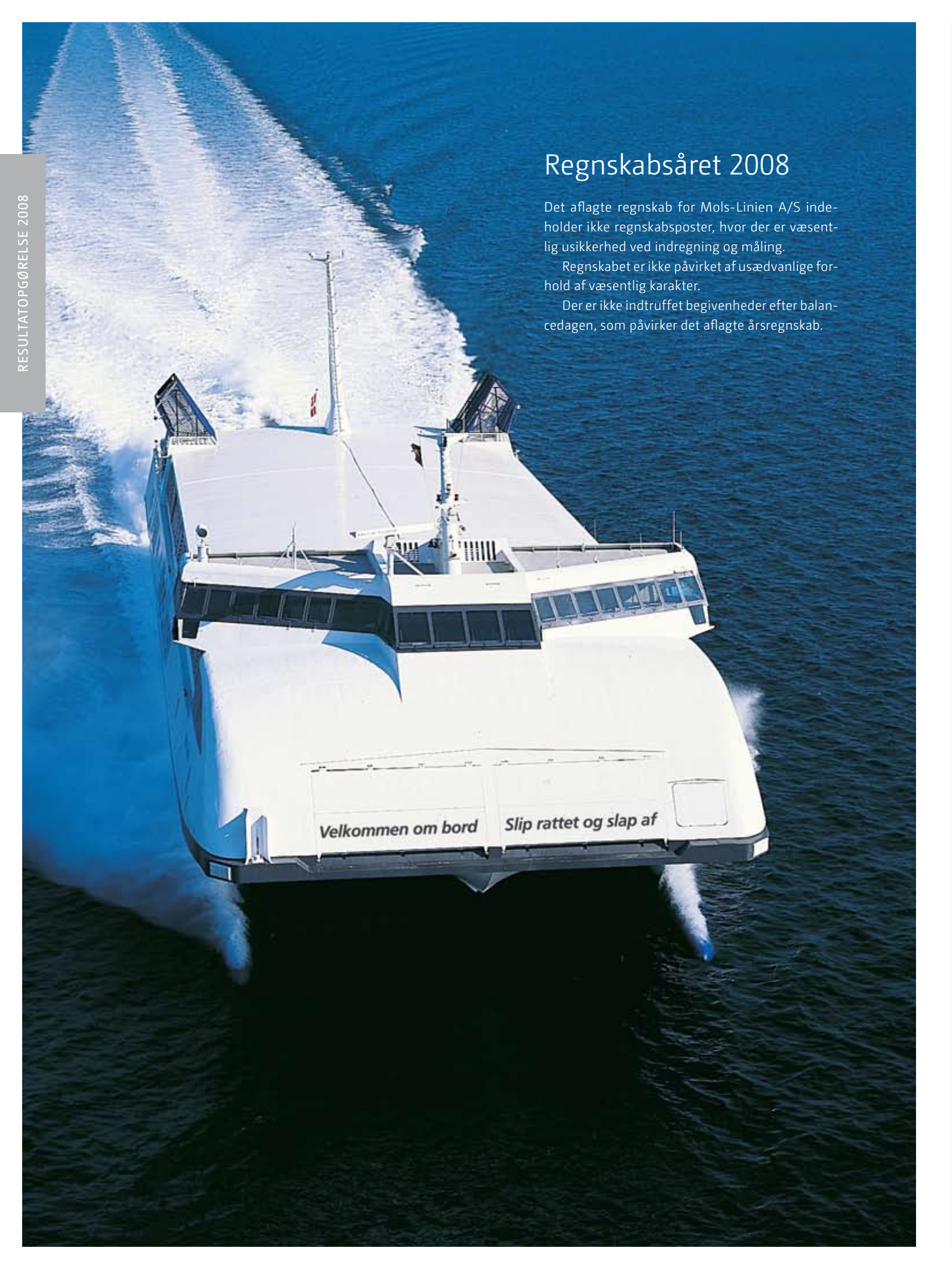
På baggrund af ovennævnte forhold og sammenholdt med de bestående kreditrammer er det ledelsens opfattelse, at selskabet har sikret den fornødne likviditet til at gennemføre den planlagte drift og fortsatte udvikling af rederiet.

## Regnskabsåret 2008

Det aflagte regnskab for Mols-Linien A/S indeholder ikke regnskabsposter, hvor der er væsentlig usikkerhed ved indregning og måling.

Regnskabet er ikke påvirket af usædvanlige forhold af væsentlig karakter.

Der er ikke indtruffet begivenheder efter balancen dagen, som påvirker det aflagte årsregnskab.



*Velkommen om bord Slip rattet og slap af*



## Resultatopgørelse for 2008

|  | Note | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|--|------|----------------|----------------|
| <b>Nettoomsætning</b>                  |      | <b>788.437</b> | <b>797.553</b> |
| Omkostninger:                          |      |                |                |
| Skibenes eksterne driftsomkostninger   | 3    | 398.331        | 313.052        |
| Andre eksterne omkostninger            | 4    | 144.975        | 138.985        |
| Personaleomkostninger                  | 5    | 222.602        | 222.213        |
| Afskrivninger                          | 6    | 69.409         | 55.110         |
| <b>Omkostninger i alt</b>              |      | <b>835.317</b> | <b>729.360</b> |
| <b>Driftsresultat (EBIT)</b>           |      | <b>-46.880</b> | <b>68.193</b>  |
| Finansielle indtægter                  | 7    | 10.472         | 10.188         |
| Finansielle udgifter                   | 7    | -16.287        | -15.213        |
| <b>Resultat før skat</b>               |      | <b>-52.695</b> | <b>63.168</b>  |
| Skat af årets resultat (tonnageskat)   | 8    | -4.022         | -127           |
| <b>Årets resultat</b>                  |      | <b>-56.717</b> | <b>63.041</b>  |
| Resultat pr. aktie (EPS)               | 9    | -4,1           | 4,5            |
| Resultat pr. aktie, udvandet           | 9    | -4,0           | 4,5            |
| <b>Forslag til resultatdisponering</b> |      |                |                |
| Udbytte for regnskabsåret              | 10   | 0              | 31.167         |
| Overført til næste år                  |      | -56.717        | 31.874         |
|  |      | <b>-56.717</b> | <b>63.041</b>  |

## Balance pr. 31. december 2008

|  | Note | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|--|------|----------------|----------------|
| Skibe  |      | 417.668        | 424.403        |
| Terminaler og havneanlæg                       |      | 48.508         | 50.765         |
| Driftsmidler og inventar                       |      | 20.914         | 24.188         |
| <b>Materielle aktiver</b>                      | 11   | <b>487.090</b> | <b>499.356</b> |
| Kapitalandele i dattervirksomheder             | 12   | 634            | 634            |
| Tilgodehavender hos dattervirksomheder         |      | 14.750         | 16.036         |
| <b>Finansielle aktiver</b>                     |      | <b>15.384</b>  | <b>16.670</b>  |
| <b>Langfristede aktiver</b>                    |      | <b>502.474</b> | <b>516.026</b> |
| <b>Varebeholdninger</b>                        | 13   | <b>47.087</b>  | <b>46.578</b>  |
| Tilgodehavender fra salg                       | 14   | 40.756         | 48.078         |
| Tilgodehavende selskabsskat                    |      | 86             | 171            |
| Andre tilgodehavender mv.                      | 15   | 51.111         | 10.394         |
| <b>Tilgodehavender</b>                         |      | <b>91.953</b>  | <b>58.643</b>  |
| <b>Finansielle aktiver disponible for salg</b> | 16   | <b>170.471</b> | <b>177.438</b> |
| <b>Likvide beholdninger</b>                    | 17   | <b>1.615</b>   | <b>60.504</b>  |
| <b>Kortfristede aktiver</b>                    |      | <b>311.126</b> | <b>343.163</b> |
| <b>Aktiver</b>                                 |      | <b>813.600</b> | <b>859.189</b> |



## Balance pr. 31. december 2008

|   | Note   | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|---|--------|----------------|----------------|
| Aktiekapital  | 18, 19 | 283.333        | 283.333        |
| Overført resultat                                     |        | 80.680         | 134.564        |
| Reserver  | 20     | -25.985        | -3.377         |
| Udbytte for regnskabsåret                             |        | 0              | 31.167         |
| <b>Egenkapital</b>                                    |        | <b>338.028</b> | <b>445.687</b> |
| Skibskreditfondslån                                   | 21     | 173.928        | 201.788        |
| Finansielle leasingforpligtelser                      | 22     | 14.985         | 15.917         |
| Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum      | 23     | 5.721          | 2.943          |
| Udskudte skatteforpligtelser                          |        | 4.000          | 50             |
| <b>Langfristede forpligtelser</b>                     |        | <b>198.634</b> | <b>220.698</b> |
| Skibskreditfondslån                                   | 21     | 27.860         | 27.515         |
| Finansielle leasingforpligtelser                      | 22     | 932            | 895            |
| Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum      | 23     | 247            | 537            |
| Kreditinstitutter                                     |        | 79.289         | 0              |
| Periodisering af flerturskort                         |        | 42.995         | 46.253         |
| Leverandørgæld  |        | 35.684         | 62.026         |
| Anden gæld  | 24     | 89.931         | 55.578         |
| <b>Kortfristede forpligtelser</b>                     |        | <b>276.938</b> | <b>192.804</b> |
| <b>Forpligtelser</b>                                  |        | <b>475.572</b> | <b>413.502</b> |
| <b>Passiver</b>                                       |        | <b>813.600</b> | <b>859.189</b> |
| Operationelle leasingforpligtelser                    | 25     |                |                |
| Pantsætninger   | 26     |                |                |
| Kautions- og eventualforpligtelser og eventualaktiver | 27     |                |                |

Der henvises i øvrigt til noteoversigt side 58.

## Egenkapitalopgørelse for 2007

|  | Aktiekapital<br>TDKK | Reserver<br>TDKK | Overført<br>resultat<br>TDKK | Foreslået<br>udbytte<br>TDKK | Egenkapital<br>i alt<br>TDKK |
|--|----------------------|------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>Egenkapital 01.01.07</b>  | <b>283.333</b>       | <b>-1.921</b>    | <b>105.957</b>               | <b>28.334</b>                | <b>415.703</b>               |
| Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter  | -                    | 3.205            | -                            | -                            | 3.205                        |
| Dagsværdiregulering af finansielle aktiver<br>disponible for salg                            | -                    | -904             | -                            | -                            | -904                         |
| <b>Indtægter og omkostninger indregnet direkte på<br/>egenkapitalen</b>                      | <b>-</b>             | <b>2.301</b>     | <b>-</b>                     | <b>-</b>                     | <b>2.301</b>                 |
| Overført til resultatopgørelsen vedrørende sikring af<br>finansielle instrumenter            | -                    | -7.801           | -                            | -                            | -7.801                       |
| Overført til resultatopgørelsen vedrørende solgte<br>finansielle aktiver disponible for salg | -                    | 406              | -                            | -                            | 406                          |
| Årets resultat   | -                    | -                | 31.874                       | 31.167                       | 63.041                       |
| <b>Samlede indregnede indtægter og omkostninger</b>  | <b>-</b>             | <b>-5.094</b>    | <b>31.874</b>                | <b>31.167</b>                | <b>57.947</b>                |
| Udbetalt udbytte, jf. note 13  | -                    | -                | -                            | -28.334                      | -28.334                      |
| Udbytte af egne aktier   | -                    | -                | 416                          | -                            | 416                          |
| Køb af egne aktier, jf. note 21  | -                    | -                | -3.683                       | -                            | -3.683                       |
| Indregning af aktiebaseret vederlæggelse,<br>egenkapitalordning                              | -                    | 3.638            | -                            | -                            | 3.638                        |
| <b>Øvrige transaktioner</b>  | <b>-</b>             | <b>3.638</b>     | <b>-3.267</b>                | <b>-28.334</b>               | <b>-27.963</b>               |
| <b>Egenkapital 31.12.07</b>  | <b>283.333</b>       | <b>-3.377</b>    | <b>134.564</b>               | <b>31.167</b>                | <b>445.687</b>               |



## Egenkapitalopgørelse for 2008

|  | Aktiekapital<br>TDKK | Reserver<br>TDKK | Overført<br>resultat<br>TDKK | Foreslået<br>udbytte<br>TDKK | Egenkapital<br>i alt<br>TDKK |
|--|----------------------|------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>Egenkapital 01.01.08</b>  | <b>283.333</b>       | <b>-3.377</b>    | <b>134.564</b>               | <b>31.167</b>                | <b>445.687</b>               |
| Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter  | -                    | -9.434           | -                            | -                            | -9.434                       |
| Dagsværdiregulering af finansielle aktiver<br>disponible for salg                            | -                    | -7.453           | -                            | -                            | -7.453                       |
| <b>Indtægter og omkostninger indregnet direkte på<br/>egenkapitalen</b>                      | <b>-</b>             | <b>-16.887</b>   | <b>-</b>                     | <b>-</b>                     | <b>-16.887</b>               |
| Overført til resultatopgørelsen vedrørende sikring af<br>finansielle instrumenter            | -                    | -5.350           | -                            | -                            | -5.350                       |
| Overført til resultatopgørelsen vedrørende solgte<br>finansielle aktiver disponible for salg | -                    | 409              | -                            | -                            | 409                          |
| Årets resultat   | -                    | -                | -56.717                      | -                            | -56.717                      |
| <b>Samlede indregnede indtægter og omkostninger</b>  | <b>-</b>             | <b>-21.828</b>   | <b>-56.717</b>               | <b>-</b>                     | <b>-78.545</b>               |
| Udbetalt udbytte, jf. note 13  | -                    | -                | -                            | -31.167                      | -31.167                      |
| Udbytte af egne aktier   | -                    | -                | 469                          | -                            | 469                          |
| Medarbejderaktieordninger afregnet   | -                    | -2.364           | 2.364                        | -                            | 0                            |
| Indregning af aktiebaseret vederlæggelse,<br>egenkapitalordning                              | -                    | 1.584            | -                            | -                            | 1.584                        |
| <b>Øvrige transaktioner</b>  | <b>-</b>             | <b>-780</b>      | <b>2.833</b>                 | <b>-31.167</b>               | <b>-29.114</b>               |
| <b>Egenkapital 31.12.08</b>  | <b>283.333</b>       | <b>-25.985</b>   | <b>80.680</b>                | <b>0</b>                     | <b>338.028</b>               |

## Pengestrømsopgørelse for 2008

|  | Note | 2008<br>TDKK    | 2007<br>TDKK   |
|--|------|-----------------|----------------|
| Driftsresultat (EBIT)  |      | -46.880         | 68.193         |
| Afskrivninger  |      | 69.409          | 55.110         |
| Resultatført aktiebaseret vederlæggelse                      |      | 1.584           | 3.638          |
| Ændring i driftskapital                                      | 28   | -43.935         | -5.112         |
| <b>Pengestrømme vedrørende primær drift</b>                  |      | <b>-19.822</b>  | <b>121.829</b> |
| Renteindbetalinger mv.                                       |      | 10.472          | 10.188         |
| Renteudbetalinger mv.  |      | -13.750         | -12.424        |
| Betalt selskabsskat (tonnageskat) a contoskat, netto         |      | 8               | -248           |
| <b>Pengestrømme vedrørende drift</b>                         |      | <b>-23.092</b>  | <b>119.345</b> |
| Køb og salg af finansielle aktiver disponible for videresalg |      | -77             | 20.511         |
| Investering vedrørende periodisk eftersyn på skibe           |      | -41.908         | -40.986        |
| Investering i skibe  |      | -8.595          | -13.467        |
| Investering i terminaler og havneanlæg                       |      | -2.560          | -1.908         |
| Investering i driftsmidler og inventar                       |      | -4.075          | -12.542        |
| Ydede lån til datterselskaber (langfristede tilgodehavender) |      | 1.286           | 1.301          |
| <b>Pengestrømme vedrørende investeringer</b>                 |      | <b>-55.929</b>  | <b>-47.091</b> |
| Betalt udbytte til aktionærer                                |      | -30.698         | -27.918        |
| Afdrag på langfristet gæld                                   |      | -28.459         | -30.322        |
| Køb af egne aktier   |      | 0               | -3.683         |
| <b>Pengestrømme vedrørende finansiering</b>                  |      | <b>-59.157</b>  | <b>-61.923</b> |
| <b>Ændring i likvider</b>                                    |      | <b>-138.178</b> | <b>10.331</b>  |
| Likvider 01.01.08  |      | 60.504          | 50.173         |
| Årets ændring likvider                                       |      | -138.178        | 10.331         |
| <b>Likvider 31.12.08</b>                                     |      | <b>-77.674</b>  | <b>60.504</b>  |
| Likvider 31.12:  |      |                 |                |
| Likvide beholdninger   | 17   | 1.615           | 60.504         |
| Kreditinstitutter  |      | -79.289         | 0              |
| <b>Likvider 31.12.08</b>                                     |      | <b>-77.674</b>  | <b>60.504</b>  |





## NOTEOVERSIGT

1. Anvendt regnskabspraksis
2. Væsentlige regnskabsmæssige skøn, forudsætninger og usikkerheder
3. Skibenes eksterne driftsomkostninger
4. Andre eksterne omkostninger
5. Personaleomkostninger
6. Afskrivninger på materielle anlægsaktiver
7. Finansielle poster, netto
8. Skat af årets resultat (tonnageskat)
9. Resultat pr. aktie
10. Udbytte
11. Materielle aktiver
12. Kapitalandele i dattervirksomheder
13. Varebeholdninger
14. Tilgodehavender fra salg
15. Andre tilgodehavender mv.
16. Finansielle aktiver disponible for salg
17. Likvide beholdninger
18. Aktiekapital
19. Egne aktier
20. Reserver
21. Skibskreditfondslån
22. Finansielle leasingforpligtelser
23. Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum
24. Anden gæld
25. Operationelle leje- og leasingforpligtelser
26. Pantsætninger
27. Kautions- og eventualforpligtelser og eventualaktiver
28. Ændring i driftskapital
29. Valuta-, rente- og kreditrisici samt anvendelse af afledte finansielle instrumenter
30. Aktionærforhold
31. Nærtstående parter
32. Godkendelse af årsrapport til offentliggørelse
33. Honorar til generalforsamlingsvalgt revisor
34. Bestyrelse og direktion
35. Begivenheder efter balancedagen

## 1. ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Årsrapporten for 2008 for Mols-Linien A/S, der har hjemsted i Danmark, er aflagt i overensstemmelse med International Financial Reporting Standards, som godkendt af EU og yderligere danske oplysningskrav til årsrapporter for regnskabsklasse D og børsnoterede selskaber, jf. IFRS-bekendtgørelsen udstedt i henhold til årsregnskabsloven.

Årsrapporten opfylder tillige International Financial Reporting Standards (IFRS) udstedt af International Accounting Standards Board (IASB).

Mols-Linien aflægger ikke koncernregnskab, idet selskabets to dattervirksomheder er helt uvæsentlige. Den ene dattervirksomhed er et hvilende selskab uden aktiviteter, medens den anden dattervirksomhed alene udlejer havneanlæg på finansielle leasingvilkår til moderselskabet og ikke har til formål at udøve koncernekstern udlejning eller drive anden erhvervsmæssig aktivitet. Som følge af den regnskabsmæssige indregning som finansiell leasing i moderselskabets årsrapport, og da dattervirksomhedernes resultater er helt ubetydelige, afviger moderselskabets resultat og balance alene ganske uvæsentligt fra den samlede koncerns resultat og balance.

Regnskabstallene er udarbejdet i overensstemmelse med det historiske kostprisprincip, undtagen hvor IFRS udtrykkeligt kræver anvendelse af dagsværdi eller anden værdi.

Årsrapporten aflægges i danske kroner (DKK), der er den funktionelle valuta for selskabet.

Anvendt regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år.

Som følge af ændring af aktiestykstørrelsen fra 100 kr. pr. stk. til 20 kr. pr. stk. er sammenligningstal mv. vedrørende antal aktier ændret i forhold til de nye stykstørrelser. Ændringen af stykstørrelserne blev besluttet på den ordinære generalforsamling den 24. april 2008.

### Implementering af nye og ændrede standarder samt fortolkningsbidrag

Årsrapporten for 2008 er aflagt i overensstemmelse med de nye og ændrede standarder (IFRS/IAS) samt nye fortolkningsbidrag (IFRIC), der gælder for regnskabsår, der begynder 1. januar 2008 eller senere. Disse standarder og fortolkningsbidrag er:

- IAS 39, Finansielle instrumenter: Indregning og måling (ændret 2008)
- IFRIC 11, IFRS 2, Transaktioner med koncernaktier og egne aktier
- IFRIC 14, Begrænsninger ved indregning

Implementeringen af de nye og ændrede standarder samt fortolkningsbidrag i årsrapporten for 2008 har ikke medført ændringer i regnskabspraksis.

### **Forventet effekt af standarder og fortolkninger, der endnu ikke er trådt i kraft**

På tidspunktet for offentliggørelse af denne årsrapport er en række nye eller ændrede standarder og fortolkningsbidrag vedtaget, men endnu ikke trådt i kraft. Mols-Linien A/S har valgt ikke at anvende disse standarder og fortolkningsbidrag i årsrapporten for 2008. For Mols-Linien A/S er følgende standarder særlig relevante:

- Ny IFRS 8, Driftsmæssige segmenter. Standarden træder i kraft med virkning for regnskabsår, der begynder 1. januar 2009 eller senere. Standarden vurderes alene at medføre øgede krav til noteoplysninger vedrørende selskabets ene forretningssegment og ikke at medføre beløbsmæssige ændringer.
- Ajourført IAS 1, Præsentation af årsregnskaber. Den ændrede standard træder i kraft med virkning for regnskabsår, der begynder 1. januar 2009 eller senere. Standarden vurderes alene at medføre øgede krav til præsentation af årsregnskabet og ikke at medføre beløbsmæssige ændringer.
- Ny IFRIC 13, Kundeloyalitetsprogrammer. Fortolkningsbidraget træder i kraft med virkning for regnskabsår, der begynder 1. august 2008 eller senere. Konsekvenserne af fortolkningsbidraget undersøges p.t., men implementeringen af fortolkningsbidraget forventes ikke at medføre yderligere oplysningskrav eller give beløbsmæssige ændringer.

Det er ledelsens vurdering, at anvendelse af øvrige nye og ændrede standarder og fortolkningsbidrag, der endnu ikke er trådt i kraft, ikke vil få væsentlig indvirkning på årsrapporten for de kommende regnskabsår.

### **Generelt om indregning og måling**

Aktiver indregnes i balancen, når det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil tilflyde selskabet, og aktivets værdi kan måles pålideligt.

Forpligtelser indregnes i balancen, når selskabet som følge af en tidligere begivenhed har en retlig eller faktisk forpligtelse, og det er sandsynligt, at fremtidige økonomiske fordele vil fragå selskabet, og forpligtelsens værdi kan måles pålideligt.

Ved første indregning måles aktiver og forpligtelser til kostpris, bortset fra visse finansielle aktiver og forpligtelser, der måles til dagsværdi. Måling efter første indregning sker for hver enkelt regnskabspost som beskrevet nedenfor.

Visse finansielle aktiver og forpligtelser måles til amortiseret kostpris, hvorved der indregnes en konstant effektiv rente over løbetiden. Amortiseret kostpris opgøres som værdien ved første indregning med fradrag af eventuelle afdrag samt tillæg/fradrag af den akkumulerede amortisering af forskellen mellem kostpris og nominelt beløb.

Ved indregning og måling tages hensyn til forudsigelige risici og tab, der fremkommer, inden årsrapporten aflægges, og som be- eller afkræfter forhold, der eksisterede på balancedagen.

I resultatopgørelsen indregnes indtægter, i takt med at de indtjenes, mens omkostninger indregnes med de beløb, der vedrører regnskabsåret. Værdireguleringer af finansielle aktiver og forpligtelser indregnes i resultatopgørelsen som finansielle indtægter eller finansielle omkostninger.

### **Omgøring af fremmed valuta**

Transaktioner i anden valuta end virksomhedens funktionelle valuta omregnes ved første indregning til transaktionsdagens kurs. Tilgodehavender, gældsforpligtelser og andre monetære poster i fremmed valuta, som ikke er afregnet på balancedagen, omregnes til balancedagens valutakurs. Valutakursdifferencer, der opstår mellem transaktionsdagens kurs og kursen på henholdsvis betalingsdagen og balancedagen, indregnes i resultatopgørelsen som finansielle poster. Materielle aktiver, varebeholdninger og andre ikke-monetære aktiver, der er købt i fremmed valuta og måles med udgangspunkt i historiske kostpriser, omregnes til transaktionsdagens kurs.

### **Afledte finansielle instrumenter**

Afledte finansielle instrumenter måles ved første indregning til dagsværdi på aftaletidspunktet. Direkte henførbare omkostninger, der er forbundet med købet eller udstedelsen af det enkelte finansielle instrument (transaktionsomkostninger), tillægges dagsværdien ved første indregning, medmindre det finansielle aktiv eller den finansielle forpligtelse måles til dagsværdi med indregning af dagsværdireguleringer i resultatopgørelsen. I sidstnævnte tilfælde resultatføres transaktionsomkostningerne.

Efter første indregning måles de afledte finansielle instrumenter til dagsværdien på balancedagen. Positive og negative dagsværdier af afledte finansielle instrumenter indgår i henholdsvis andre tilgodehavender og anden gæld.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for sikring af dagsværdien af et indregnet aktiv eller en indregnet forpligtelse, indregnes i resultatopgørelsen sammen med ændringer i værdien af det sikrede aktiv eller den sikrede forpligtelse.

Ændringer i dagsværdien af afledte finansielle instrumenter, der er klassificeret som og opfylder betingelserne for effektiv sikring af fremtidige pengestrømme, indregnes direkte på egenkapitalen. Når de sikrede pengestrømme realiseres, indregnes de akkumulerede ændringer som en del af kostprisen for de pågældende transaktioner.

Afledte finansielle instrumenter, som ikke opfylder betingelserne for behandling som sikringsinstrumenter, anses for



Mols-Liniens ALL INCLUSIVE-menu er populær blandt gæsterne.

- > handelsbeholdninger og måles til dagsværdi med indregning af dagsværdireguleringer løbende i resultatopgørelsen som finansielle poster.

#### Aktiebaserede incitamentsprogrammer

Aktiebaserede incitamentsprogrammer, hvor medarbejderne alene kan vælge at købe aktier i moderselskabet (egenkapitalordninger), måles til egenkapitalinstrumenternes dagsværdi på tildelingstidspunktet og indregnes i resultatopgørelsen under personaleomkostninger over den periode, hvor medarbejderne opnår endelig ret til aktieoptionerne. Modposten hertil indregnes direkte på egenkapitalen.

Ved første indregning af aktieoptionerne foretages et skøn over det antal aktieoptioner, der faktisk forventes tildelt medarbejderne ved udløb af optjeningsperioden. Dette skøn korrigeres løbende hen over optjeningsperioden, således at der ved udløb af denne vil være resultatført en værdi af aktieoptionerne svarende til det faktiske antal udstedte aktieoptioner.

Dagsværdien af aktieoptionerne opgøres ved anvendelse af Black & Scholes formel for værdiansættelse af europæiske call optioner. De anvendte parametre er nærmere beskrevet i note 5.

For medarbejderaktieordninger, hvor medarbejderne gives mulighed for at tegne aktier i moderselskabet til en kurs, som er lavere end markedskursen, indregnes favørelementet som

en omkostning under personaleomkostninger. Modposten hertil indregnes direkte på egenkapitalen.

Favørelementet opgøres på tegningstidspunktet som forskellen mellem dagsværdien og tegningskursen for de tegnede aktier.

#### Leasing

Leasingkontrakter, hvor selskabet har alle væsentlige risici og fordele forbundet med ejendomsretten (finansiel leasing), indregnes i balancen til det laveste af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af leasingydelse, beregnet ved anvendelse af leasingaftalens interne rentefod, eller en tilnærmet værdi heraf, som diskonteringsfaktor.

Finansielt leasede aktiver af- og nedskrives efter samme praksis som fastlagt for selskabets øvrige anlægsaktiver.

Den kapitaliserede restleasingforpligtelse indregnes i balancen som en gældsforpligtelse, og leasingydelsens rentedel omkostningsføres løbende i resultatopgørelsen.

Alle øvrige leasingkontrakter betragtes som operationel leasing. Ydelser i forbindelse med operationel leasing indregnes lineært i resultatopgørelsen over leasingperioden.

#### Skat

Selskabet er fra og med 2002 indtrådt i tonnageskatteordningen for en bindende 10-årig periode og har siden indgivet selvangivelser for årene 2002-2007 i henhold til be-

stemmelserne i tonnageskatteoven. I tonnageskatteordningen er beregningen af skattepligtig indkomst ikke baseret på indtægter og udgifter som ved normal selskabsbeskatning. I stedet beregnes den skattepligtige indkomst på baggrund af den anvendte tonnage i perioden med tillæg/fradrag af skattepligtige avancer/tab ved afhændelse af materielle aktiver.

I resultatopgørelsen indregnes den beregnede skat inklusive tonnageskat af årets skattepligtige indkomst vedrørende rederiet, reguleringer vedrørende tidligere år samt årets bevægelse i udskudt skat. Skat relateret til egenkapitalposter posteres direkte på egenkapitalen.

Ved beregning af årets aktuelle skat anvendes de på balancedagen gældende skattesatser og -regler.

Udskudt skat indregnes efter den balanceorienterede gælds metode af alle midlertidige forskelle mellem regnskabsmæssige og skattemæssige værdier af aktiver og forpligtelser med udgangspunkt i selskabets intentioner med aktiverne.

Målingen af den udskudte skat er baseret på forskellen mellem skatteværdien i tonnageskatteordningen og den laveste værdi af regnskabsmæssig værdi og den realiserede eller forventede realiserbare salgsværdi. Skatteværdien i tonnageskatteordningen opgøres for skibe, driftsmateriel og inventar som den skattemæssige saldværdi ved indtræden i ordningen med tillæg af efterfølgende tilgange og med fradrag af beregnede årlige saldoafskrivninger og for grunde, bygninger og goodwill som den skattemæssigt nedskrevne værdi ved indtræden i ordningen med tillæg af efterfølgende tilgange. Såfremt deltagelsen i tonnageskatteordningen opgives, kan den udskudte skattestatus blive ændret som følge af ændrede forudsætninger for opgørelsen af den skattepligtige indkomst. Selskabet forventer ikke at udtræde af ordningen efter bindingsperiodens udløb.

Udskudte skatteaktiver, herunder skatteværdien af fremførselsberettigede skattemæssige underskud, indregnes i balancen med den værdi, aktivet forventes at kunne realiseres til, enten ved modregning i udskudte skatteforpligtelser eller som nettoskatteaktiver til modregning i fremtidige positive skattepligtige indkomster. Det vurderes på hver balancedag, om det er sandsynligt, at der i fremtiden vil blive frembragt tilstrækkelig skattepligtig indkomst til, at det udskudte skatteaktiv vil kunne udnyttes.

Mols-Linien A/S sambeskattes med sine danske dattervirksomheder. Den aktuelle danske selskabsskat fordeles mellem de sambeskattede danske virksomheder i forhold til disses skattepligtige indkomster. Moderselskabet indregner og betaler den samlede danske skat af disse virksomheders skattepligtige indkomst, men modtager eller refunderer den relevante andel af de betalte skatter fra henholdsvis til dattervirksomhederne baseret på den enkelte virksomheds andel af den samlede skattepligtige indkomst.

## **Resultatopgørelsen**

### *Nettoomsætning*

Nettoomsætning i form af færgetransport af passagerer og biler samt tilknyttet salg af restaurationsvarer (catering) indregnes i resultatopgørelsen, når henholdsvis færgetransporten har fundet sted, og restaurationsvarerne er leveret til kunden.

Ved salg af flerturskort indregnes salget i resultatopgørelsen forholdsmæssigt i takt med gennemførelse af de overfarter, som flerturskortet giver ret til, herunder eventuelle bonusoverfarter, der forventes udnyttet.

### *Omkostninger:*

#### *Skibenes eksterne driftsomkostninger*

Omfatter olieforbrug samt reparation og vedligeholdelse samt andre eksterne omkostninger.

#### *Andre eksterne driftsomkostninger*

Omkostninger til terminaler og havneanlæg, vareforbrug i cateringafdelingen, administrationsomkostninger.

#### *Personaleomkostninger*

Lønninger, bidrag til social sikring, betalt ferie og sygefravær, bonus og andre monetære og ikke-monetære ydelser, herunder aktiebaseret vederlæggelse, indregnes i det regnskabsår, hvor de ansatte har udført den tilknyttede arbejdsydelse. Selskabet har alene bidragsbaserede pensionsordninger. Pensionsomkostninger vedrørende bidragsbaserede pensionsordninger indregnes i resultatopgørelsen i det år, de vedrører.

#### *Andre driftsindtægter og driftsomkostninger*

Andre driftsindtægter og driftsomkostninger omfatter indtægter og omkostninger af sekundær karakter set i forhold til selskabets hovedaktivitet, herunder gevinster ved salg af materielle langfristede aktiver, hvis salgsprisen for aktiverne overstiger den oprindelige kostpris.

## **Finansielle indtægter og omkostninger**

Finansielle indtægter og udgifter omfatter renteindtægter og -udgifter, rentedelen af finansielle leasingydelser, realiserede og urealiserede kursgevinster og -tab vedrørende værdipapirer, gældsforpligtelser og transaktioner i fremmed valuta, amortisationstillæg/-fradrag vedrørende finansielle forpligtelser, der måles til amortiseret kostpris, samt finansielle gebyrer mv.

Renteindtægter og -omkostninger periodiseres med udgangspunkt i hovedstolen og den effektive rentesats. Den effektive rentesats er den diskonterings-sats, der skal anvendes ved tilbagediskontering af de forventede fremtidige betalinger tilknyttet det finansielle aktiv eller den finansielle



- > forpligtelse, for at nutidsværdien af disse svarer til den regnskabsmæssige værdi af aktivet henholdsvis forpligtelsen ved første indregning.

### Balancen

#### *Materielle aktiver*

Grunde måles til kostpris. Der afskrives ikke på grunde.

Bygninger, terminaler og havneanlæg, skibe samt driftsmateriel og inventar måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger.

Afholdte udgifter til periodiske eftersyn af skibe og jet-turbiner tillægges skibenes kostpris og afskrives lineært over en periode frem til næste planlagte eftersyn, jf. beskrivelsen nedenfor.

Kostprisen omfatter anskaffelsesprisen, omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen samt omkostninger til klarlægning af aktivet indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug. For finansielt leasede aktiver udgør kostprisen den laveste værdi af dagsværdien af aktivet og nutidsværdien af de fremtidige leasingydelse.

Afskrivningsgrundlaget er kostpris med fradrag af restværdien efter afsluttet brugstid. Restværdien er opgjort til det beløb, som aktivet forventes at ville kunne sælges til på balancedagen, hvis aktivet havde den alder og stand, som aktivet forventes at have ved udløb af brugstiden, fratrukket afhændelsesomkostninger.

Kostprisen på et samlet aktiv opdeles i mindre bestanddele, der afskrives hver for sig, hvis brugstiden er forskellig.

Der foretages lineære afskrivninger baseret på følgende vurdering af aktivernes forventede brugstider og restværdier:

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
| Kombifærger.....                          | 25 år, restværdi 10% af kostpris |
| Hurtigfærger.....                         | 20 år, restværdi 10% af kostpris |
| Periodiske eftersyn, skibe....            | 1-5 år, restværdi 0% af kostpris |
| Bygninger, terminaler og havneanlæg ..... | 5-20 år                          |
| Driftsmateriel og inventar.....           | 3-5 år                           |

Afskrivningsmetoder, brugstider og restværdier revurderes årligt.



Materielle aktiver nedskrives til genindvindingsværdi, såfremt denne er lavere end den regnskabsmæssige værdi, jf. nedenfor.

#### *Periodiske eftersyn af skibe og jetturbiner*

Selskabets skibe og jetturbiner gennemgår planlagte periodiske dokninger og eftersyn med 1-5 års interval. Omkostninger, der relaterer sig til de periodiske dokninger og eftersyn, aktiveres og afskrives lineært over den forventede periode frem til næste eftersyn. Restværdien estimeres til nul. Aktivernes levetid revurderes ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på gældende markedsvilkår, lovgivningsmæssige krav og Mols-Liniens forretningsplaner.

Kostprisen for skibe, herunder nybygninger, opdeles i en kostpris for skibet og en kostpris på aktivet vedrørende dokning og eftersyn. De to elementer indregnes og afskrives hver for sig. Ved køb af skibe, herunder nybygninger, skønnes kostprisen for doknings-/eftersynselementet ud fra selskabets erfaringer og historik med tilsvarende skibe og doknings-/eftersynsintervaller.

Omkostninger til dokning og eftersyn udgøres typisk af eksterne omkostninger til værft og reparations-virksomhed, medgåede materialer, leje af mandskab og omkostninger til egne inspektører og personale under doknings-/eftersynsperioder.

#### *Kapitalandele i dattervirksomheder*

Kapitalandele i dattervirksomheder måles til kostpris.

Hvis kostprisen overstiger kapitalandelenes genindvindingsværdi, nedskrives til denne lavere værdi. Kostprisen nedskrives endvidere i det omfang, at der udloddes mere i udbytte, end der samlet set er indtjent i dattervirksomheden siden overtagelsen af denne.

#### *Nedskrivning af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomheder*

De regnskabsmæssige værdier af materielle aktiver og kapitalandele i dattervirksomheder gennemgås på balancedagen med henblik på at fastsætte, hvorvidt der er indikationer på værdiforringelse. Hvis dette er tilfældet, opgøres aktivets >

- > genindvindingsværdi for at fastslå behovet for eventuel nedskrivning og omfanget heraf.

Hvis aktivet ikke frembringer pengestrømme uafhængigt af andre aktiver, opgøres genindvindingsværdien for den mindste pengestrømsfrembringende enhed, som aktivet indgår i.

Genindvindingsværdien opgøres som den højeste værdi af aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds dagsværdi med fradrag af salgsomkostninger og kapitalværdien. Ved opgørelse af kapitalværdien tilbagediskonteres skønnede fremtidige pengestrømme til nutidsværdi ved anvendelse af en diskonteringsats, der afspejler dels aktuelle markedsvurderinger af den tidsmæssige værdi af penge, dels de særlige risici, der er tilknyttet aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed, og som der ikke er reguleret for i de skønnede fremtidige pengestrømme.

Såfremt aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds genindvindingsværdi er lavere end den regnskabsmæssige værdi, nedskrives den regnskabsmæssige værdi til genindvindingsværdien. For pengestrømsfrembringende enheder fordeles nedskrivningen således, at eventuelle goodwillbeløb nedskrives først, og dernæst fordeles et eventuelt resterende nedskrivningsbehov forholdsmæssigt på de øvrige aktiver i enheden, idet det enkelte aktiv dog ikke nedskrives til lavere værdi end dets dagsværdi fratrukket forventede salgsomkostninger.

Nedskrivninger indregnes i resultatopgørelsen. Ved eventuelle efterfølgende tilbageførsler af nedskrivninger som følge af ændringer i forudsætninger for den opgjorte genindvindingsværdi forhøjes aktivets henholdsvis den pengestrømsfrembringende enheds regnskabsmæssige værdi til den korrigerede genindvindingsværdi, dog maksimalt til den regnskabsmæssige værdi, som aktivet henholdsvis den pengestrømsfrembringende enhed ville have haft, hvis nedskrivning ikke var foretaget.



#### Varebeholdninger

Varebeholdninger, der består af bunkers, smøremidler, skibsreserve dele og andre forbrugsvarer, måles til kostpris eller nettorealiseringsværdi, hvor denne er lavere. Kostprisen fastsættes i henhold til FIFO-metoden. Nettorealiseringsværdi for varebeholdninger opgøres som forventet realiseringsværdi med fradrag af omkostninger, der skal afholdes for at effektuere salget.

#### Tilgodehavender

Tilgodehavender måles ved første indregning til dagsværdi og efterfølgende til amortiseret kostpris, der sædvanligvis svarer til nominal værdi med fradrag af nedskrivninger til imødegåelse af forventede tab. Nedskrivning foretages på individuelt niveau.

Nedskrivning af tilgodehavender indregnes i resultatopgørelsen under andre eksterne omkostninger.

#### Periodeafgrænsningsposter

Periodeafgrænsningsposter indregnet under aktiver omfatter afholdte omkostninger, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

#### Finansielle aktiver disponible for salg

Finansielle aktiver disponible for salg er finansielle aktiver, der ikke er afledte finansielle instrumenter, og som enten er klassificeret som disponible for salg, eller som ikke kan klassificeret som hverken udlån eller tilgodehavender, finansielle aktiver, der måles til dagsværdi via resultatopgørelsen, eller finansielle aktiver, der beholdes til udløb. Finansielle aktiver disponible for salg omfatter værdipapirer i form af børsnoterede obligationer.

Værdipapirerne måles ved første indregning til dagsværdi på afregningsdagen tillagt direkte henførbare omkostninger ved købet. Efterfølgende måles værdipapirerne til dagsværdi

*Mols-Linien har egen teknisk afdeling til servicering og vedligeholdelse af alle færger. På grund af den højfrekvente fartplan er Mols-Linien det rederi i verden, der har den største praktiske og driftstimmelige erfaring med hurtigfærger.*



på balancedagen, og ændringer i dagsværdien indregnes på egenkapitalen, medmindre der er tale om nedskrivninger. Der vurderes af tabsbegivenheder indtrådt i perioden efter første indregning af værdipapiret. I givet fald indregnes nedskrivning i resultatopgørelsen, såfremt dagsværdien ved første indregning af værdipapiret overstiger den efterfølgende lavere dagsværdi. Hvis dagsværdien for nedskrevne værdipapirer efterfølgende forøges som følge af begivenheder, der er indtrådt efter nedskrivningstidspunktet, tilbageføres nedskrivningerne via resultatopgørelsen. Når værdipapirerne sælges eller afvikles, resultatføres de på egenkapitalen indregnede akkumulerede dagsværdireguleringer.

Dagsværdien opgøres svarende til børskursen for børsnoterede værdipapirer.

#### *Udbytte*

Udbytte indregnes som en gældsforpligtelse på tidspunktet for vedtagelse på generalforsamlingen. Udbytte, som forventes udbetalt for året, oplyses under forslag til resultatdisponering i tilknytning til resultatopgørelsen og som et særskilt element under egenkapitalen.

#### *Egne aktier*

Anskaffelses- og afståelsessummer for egne aktier samt udbytte fra disse indregnes direkte på egenkapitalen under overført resultat.

#### *Skibskreditfondslån*

Lån i Skibskreditfonden måles på tidspunktet for første indregning til dagsværdi, på afregningsdagen med fradrag af eventuelle transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles gælden til amortiseret kostpris. Dette betyder, at forskellen mellem provenuet ved lånoptagelsen og det beløb, der skal tilbagebetales, indregnes i resultatopgørelsen over låneperioden som en finansiel omkostning ved anvendelse af den effektive rentes metode.

#### *Hensat forpligtelse til fratrædelser og jubilæum*

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Jubilæumsgratiale udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

#### *Periodisering af flerturskort*

Forpligtelser til levering af fremtidige overfarter ved salg af flerturskort med tilknyttede bonusforbrug indregnes forholdsmæssigt under hensyntagen til erfaringsmæssig sandsynlighed for, at de 10/11 overfarter faktisk udnyttes. Forpligtelsen opgøres med udgangspunkt i salgsprisen for flerturskortet og udtrykker indbetalte men endnu ikke forbrugte overfarter på balancetidspunktet.

#### *Andre finansielle forpligtelser*

Andre finansielle forpligtelser, herunder bankgæld og leverandørgæld, måles ved første indregning til dagsværdi på afregningsdagen med fradrag af eventuelle afholdte transaktionsomkostninger. Efterfølgende måles forpligtelserne til amortiseret kostpris ved anvendelse af den effektive rentes metode, således at forskellen mellem provenuet og den nominelle værdi indregnes i resultatopgørelsen som en finansiel omkostning over låneperioden.

#### *Periodeafgrænsningsposter*

Periodeafgrænsningsposter indregnet under forpligtelser omfatter modtagne indtægter, der vedrører efterfølgende regnskabsår. Periodeafgrænsningsposter måles til kostpris.

#### **Pengestrømsopgørelsen**

Pengestrømsopgørelsen viser pengestrømme vedrørende drift, investeringer og finansiering samt likviderne ved årets begyndelse og slutning.

Pengestrømme vedrørende driftsaktiviteter præsenteres efter den indirekte metode og opgøres som driftsresultatet, reguleret for ikke-kontante driftsposter og ændringer i driftskapital, fratrukket den i regnskabsåret betalte tonnageskat henførbart til driftsaktiviteterne.

Pengestrømme vedrørende investeringsaktiviteter omfatter betalinger i forbindelse med køb, forbedring og salg mv. af materielle og finansielle aktiver samt betalinger af transaktionsomkostninger og skat i forbindelse hermed.

Pengestrømme vedrørende finansieringsaktiviteter omfatter ændringer i selskabets aktiekapital og omkostninger forbundet hermed samt optagelse og indfrielse af lån, afdrag på rentebærende gæld, køb af egne aktier samt udbetaling af udbytte.

Likvider omfatter likvide beholdninger fratrukket eventuelle kassekreditter, der indgår som en integreret del af likviditetsstyringen.

#### **Segmentoplysninger**

Der er ikke i årsrapporten givet oplysninger om forretningsmæssige og geografiske segmenter, idet selskabets eneste aktivitet er færgedrift med tilknyttet cateringdrift, og denne aktivitet udføres alene på det danske marked.



www. **Mols-Linien** .dk

## 2. VÆSENTLIGE REGNSKABSMÆSSIGE SKØN, FORUDSÆTNINGER OG USIKKERHEDER

Visse regnskabsposter kan ikke måles med sikkerhed, men må skønnes. Sådanne skøn omfatter vurderinger på baggrund af de seneste oplysninger, der er til rådighed på tidspunktet for regnskabsaflæggelsen. Det kan være nødvendigt at ændre tidligere foretagne skøn på grund af ændringer af de forhold, der lå til grund for skønnet, eller på grund af supplerende information, yderligere erfaring eller efterfølgende begivenheder.

### Væsentlige regnskabsmæssige skøn

I forbindelse med den praktiske anvendelse af den beskrevne regnskabspraksis har ledelsen foretaget følgende væsentlige regnskabsmæssige vurderinger, der har haft en betydelig indflydelse på årsrapporten:

#### *Skibenes regnskabsmæssige værdier*

Skibe måles til kostpris med fradrag af akkumulerede af- og nedskrivninger. Kostpris omfatter anskaffelsesprisen med tillæg af omkostninger direkte tilknyttet anskaffelsen indtil det tidspunkt, hvor aktivet er klar til at blive taget i brug.

Alle større bestanddele af skibene, bortset fra udgifter til periodiske eftersyn, afskrives lineært til den forventede restværdi over den forventede brugstid, som Mols-Linien A/S estimerer til 20 år for hurtigfærgerne og 25 år for kombifærgerne. Mols-Linien har foretaget disse estimater med udgangspunkt i selskabets forretningsplaner og forventede tidsmæssige anvendelse af skibene, gældende markedsvilkår, skibenes tekniske og vedligeholdelsesmæssige tilstand og lovgivningsmæssige krav. Restværdien er pr. balancedagen estimeret som 10 pct. af kostprisen. Mols-Linien skønner ved udgangen af 2008, at denne restværdi er udtryk for skibenes handelsværdi ved udløbet af brugsperioderne, baseret på gældende markedsvilkår og skibenes forventede tilstand. Skibenes levetid og restværdi revurderes som minimum ved udgangen af hver regnskabsperiode baseret på nævnte forhold.

Selskabet gennemgår skibenes regnskabsmæssige værdier med henblik på at vurdere, hvorvidt der er indtruffet begivenheder, som kræver en korrektion af værdierne, fordi aktivernes regnskabsmæssige værdi ikke forventes at ville kunne genindvindes. Ved vurdering af genindvindingsværdien inddrager selskabet væsentlige indikatorer for en mulig værdiforringelse såsom købs- og salgspriser og generelle markedsvilkår. Endvidere indhentes markedsvurderinger fra ledende uafhængige internationale skibsmæglere på halvårlig basis for at understøtte vurderingen af skibenes værdier. Hvis en indikation af værdiforringelse er identificeret, vurderes behovet for at indregne et tab ved værdiforringelse ved at sammenholde den regnskabsmæssige værdi af skibene med den højeste af skibenes aktuelle dagsværdi fratrukket forventede salgskostninger og de diskonterede fremtidige pengestrømme fra planlagt brug og ultimativ afhændelse af skibene.

For skibes vedkommende udgør de pengestrømsfrembringende enheder henholdsvis hurtigfærgekonceptet og kombifærgekonceptet. I 2005 blev der indregnet værdiforringelse af hurtigfærgerne og havneanlæg vedrørende hurtigfærgerne på baggrund af konkrete nedskrivningstest. Ved udgangen af 2008 har selskabet revurderet nedskrivningsbehovet og har konkluderet, at der ikke findes behov for hverken yderligere nedskrivninger eller tilbageførsel af tidligere nedskrivninger.

#### *Udskudt skat*

Som beskrevet under anvendt regnskabspraksis forventer Mols-Linien med udgangspunkt i forretningsplanerne fortsat at anvende selskabets skibe og øvrige materielle aktiver under tonnageskatteordningen, således at den udskudte skat beregnes som anført i note 7. Selskabets vurderinger er primært baseret på forventningen om, at selskabet fortsætter under tonnageskatteordningen efter den 10-årige bindingsperiodes udløb.

## 3 SKIBENES EKSTERNE DRIFTSOMKOSTNINGER

|                                    | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Vedligeholdelse og reservedele mv. | 46.589         | 44.727         |
| Olieforbrug                        | 331.305        | 251.995        |
| Forsikringer, inkl. selvrisiko     | 13.725         | 9.197          |
| Øvrige driftsomkostninger          | 6.712          | 7.133          |
|                                    | <b>398.331</b> | <b>313.052</b> |

I ovenstående beløb indgår akkumulerede dagsværdireguleringer overført fra egenkapitalen vedrørende finansielle instrumenter. Indgået til sikring af pengestrømme med 5.350 TDKK i 2008 og 7.801 TDKK i 2007.

## 4 ANDRE EKSTERNE OMKOSTNINGER

|                                       | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|---------------------------------------|----------------|----------------|
| Terminal- og havneudgifter            | 62.991         | 60.873         |
| Cateringafdeling, vareforbrug         | 30.655         | 30.672         |
| Cateringafdeling, øvrigt              | 9.454          | 9.021          |
| Salgs- og administrationsomkostninger | 41.875         | 38.419         |
|                                       | <b>144.975</b> | <b>138.985</b> |

## 5 PERSONALEOMKOSTNINGER

|  | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|--|----------------|----------------|
| Bestyrelseshonorar                                 | 1.450          | 1.050          |
| Gager og lønninger                                 | 199.626        | 198.157        |
| Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger) | 15.741         | 14.563         |
| Udgifter til social sikring mv.                    | 4.201          | 4.805          |
| Aktiebaseret vederlæggelse, jf. nedenfor           | 1.584          | 3.638          |
|  | <b>222.602</b> | <b>222.213</b> |
| Gennemsnitligt antal medarbejdere                  | <b>479</b>     | <b>490</b>     |

Medlemmer af direktion og bestyrelse er vederlagt således:

|  | Bestyrelse   |              | Direktion    |              |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
|  | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
| Bestyrelseshonorar                                 | 1.450        | 1.050        | -            | -            |
| Gager og lønninger                                 | -            | -            | 2.961        | 3.011        |
| Pensionsbidrag (bidragsbaserede pensionsordninger) | -            | -            | 330          | 330          |
| Aktiebaseret vederlæggelse                         | -            | -            | 588          | 588          |
|  | <b>1.450</b> | <b>1.050</b> | <b>3.879</b> | <b>3.929</b> |

Direktionen har fri bil til rådighed. Værdien heraf er indregnet under gager og lønninger.



## 5. PERSONALEOMKOSTNINGER, FORTSAT

Såfremt direktørkontrakten opsiges af selskabet eller direktøren eller udløber, betales ud over eventuel gage i opsigelsesperioden en fratrædelsesgodtgørelse svarende til 12 måneders gage mv. Forpligtelsen til at udbetale fratrædelsesgodtgørelse indregnes under fratrædelsesgodtgørelser. Direktøren kan af selskabet opsiges med 24 måneders varsel.

### Aktiebaseret vederlæggelse til medarbejdere (medarbejderaktier)

I 2007 blev gennemført et generelt incitamentsprogram i form af medarbejderaktier for Mols-Liniens medarbejdere. De tilsluttede medarbejdere har i alt tegnet 21.510 aktier a 20 DKK til en kurs på 109 DKK.

Selskabets medarbejdere havde i 2007 mulighed for skattefrit at modtage aktier i selskabet mod at acceptere en bruttolønnedgang, svarende til værdien af de modtagne aktier.

Medarbejderne kunne selv bestemme, om de ville deltage i ordningen, og om de ville anvende 5.000 kr., 10.000 kr. eller 20.000 kr. af deres løn de næste 12 måneder på at deltage i ordningen og derved modtage aktier i Mols-Linien.

Aktierne er almindelige aktier og vil fra det tidspunkt, hvor de blev udlodded til de deltagende medarbejdere, hvilket skete midt i december 2007, have samme stemmerettigheder og andre rettigheder som selskabets øvrige aktier. Aktierne vil dog være båndlagt indtil 1. januar 2015. Efter udløbet af båndlæggelsesperioden kan aktierne frit sælges.

De på tildelingstidspunktet opgjorte dagsværdier for medarbejderaktierne indregnes i resultatopgørelsen som en personaleomkostning. Dagsværdien af medarbejderaktierne er opgjort til børskursen på tildelingstidspunktet i maj 2007. I 2007 er resultatført 2.364 TDKK. Medarbejderaktierne ligger i overensstemmelse med dansk lovgivning i båndlagte depoter indtil udgangen af 7 kalenderår efter tegningen. Medarbejderaktierne kan således ikke sælges eller på anden måde disponeres over i båndlæggelsesperioden.

I 2008 er der ikke gennemført et tilsvarende program.

### Aktiebaseret vederlæggelse til medlemmer af ledelsesgruppen

Bestyrelsen besluttede i marts 2006 at gennemføre et aktieoptionsprogram på 171.750 aktieoptioner (1,2% af aktiekapitalen). I 2006 blev direktionen tildelt 75.000 aktieoptioner, og øvrige medlemmer af ledelsesgruppen blev tildelt 30.875 optioner. I 2007 blev yderligere 32.750 aktieoptioner tildelt til medlemmer af ledelsesgruppen. I 2008 er der ikke foretaget tildeling, men der forventes fortsat, at der som oprindeligt planlagt tildeles de sidste 33.125 aktieoptioner, inden perioden udløber i 2011. Tegningskursen for de tildelte optioner er 54,8, og optionerne kan tidligst udnyttes 3 år efter tildelingstidspunktet. Alle optionernes udløb er 2014.

Tegningsrettighederne kan udelukkende afregnes i aktier.

På tildelingstidspunktet i 2006 og 2007 blev dagsværdien af tegningsretterne til udnyttelse i 2009 opgjort til 2.521 TDKK. Tegningsretterne til udnyttelse i 2010 er opgjort til 2.223 TDKK. Dagsværdierne blev opgjort med udgangspunkt i Black-Scholes formel baseret på følgende variable:

|   | Tegningsretter<br>tildelt i 2008 | Tegningsretter<br>tildelt i 2007 |
|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Børskurs ved tildeling (DKK)                                    | 0                                | 114                              |
| Udnyttelseskurs for tegningsretter til udnyttelse i 2010 (DKK)  | 0                                | 55                               |
| Udnyttelseskurs for tegningsretter til udnyttelse i 2011 (DKK)  | 0                                | 55                               |
| Forventet løbetid for tegningsretter til udnyttelse i 2010 (år) | 0                                | 7                                |
| Forventet løbetid for tegningsretter til udnyttelse i 2011 (år) | 0                                | 7                                |
| Gennemsnitligt udbytte pr. aktie (DKK)                          | 0                                | 0                                |
| Risikofri rente (% p.a.)  | 0                                | 4,68                             |
| Volatilitet (%)   | 0                                | 25,00                            |

Forventet løbetid er opgjort på basis af de forventede mest optimale udnyttelsestidspunkter.

De på tildelingstidspunktet opgjorte dagsværdier for tegningsretterne indregnes forholdsmeæssigt i resultatopgørelsen som en personaleomkostning over perioden frem til udnyttelsestidspunktet. I indeværende regnskabsår er resultatført 1.584 TDKK (2007: 1.274 TDKK).

5 PERSONALEOMKOSTNINGER, FORTSAT

|   | Direktion stk. | Andre med-<br>arbejdere stk. | I alt stk.     | Gennemsnitlig<br>udnyttelses-<br>kurs DKK |
|---|----------------|------------------------------|----------------|---|
| <b>Egenkapitalordninger</b>                               |                |                              |                |   |
| Udestående tegningsretter 01.01.07                        | 75.000         | 30.875                       | 105.875        | 55  |
| Tildelte tegningsretter i året                            | 0              | 32.750                       | 32.750         | 55  |
| Udnyttet i året   | -              | -                            | -              | -   |
| Bortfaldet i året   | -              | -                            | -              | -   |
| <b>Udestående tegningsretter 31.12.07</b>                 | <b>75.000</b>  | <b>63.625</b>                | <b>138.625</b> | <b>55</b>                                 |
| Udestående tegningsretter 01.01.08                        | 75.000         | 63.625                       | 138.625        | 55  |
| Tildelte tegningsretter i året                            | 0              | 0                            | 0              | 0   |
| Udnyttet i året   | -              | -                            | -              | -   |
| Bortfaldet i året   | -              | -                            | -              | -   |
| <b>Udestående tegningsretter 31.12.08</b>                 | <b>75.000</b>  | <b>63.625</b>                | <b>138.625</b> | <b>55</b>                                 |
| Beslutede, men ej tildelte eller fordelte tegningsretter: |                |                              |                |   |
| Besluttet i 2006, men ej tildelt til udnyttelse i 2011    | -              | 33.125                       | 33.125         | 55  |
|   | -              | <b>33.125</b>                | <b>33.125</b>  | <b>55</b>                                 |

De udestående tegningsretter har en gennemsnitlig restløbetid på 6 år.

6 AFSKRIVNINGER PÅ MATERIELLE AKTIVER

|                                       | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| Periodiske eftersyn på skibe          | 31.091        | 22.004        |
| Skibe                                 | 26.147        | 24.905        |
| Terminaler og havneanlæg              | 4.817         | 4.022         |
| Driftsmidler og inventar              | 7.325         | 6.107         |
| Tab/gevinst ved salg af anlægsaktiver | 29            | -1.928        |
|                                       | <b>69.409</b> | <b>55.110</b> |



## 7 FINANSIELLE POSTER, NETTO

|  | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|--|----------------|----------------|
| Renter mv. af finansielle aktiver disponible for salg (obligationer) | 9.273          | 7.868          |
| Renter af tilgodehavende hos tilknyttede virksomheder                | 696            | 665            |
| Renter af bankindestående  | 503            | 1.655          |
| <b>Finansielle indtægter i alt</b>                                   | <b>10.472</b>  | <b>10.188</b>  |
| Renter af skibslån   | -10.249        | -11.540        |
| Amortisering af kurstab og låneomkostninger på skibslån              | -2.537         | -2.789         |
| Renter af bankgæld   | -2.054         | -50            |
| Renter af gæld hos tilknyttede virksomheder                          | -26            | -22            |
| <b>Renteomkostninger i alt</b>                                       | <b>-14.866</b> | <b>-14.401</b> |
| Finansielle gebyrer  | -1.421         | -812           |
| <b>Finansielle omkostninger i alt</b>                                | <b>-16.287</b> | <b>-15.213</b> |
| <b>Finansielle poster, netto</b>                                     | <b>-5.815</b>  | <b>-5.025</b>  |

I ovenstående beløb indgår realiserede kursgevinster vedr. finansielle aktiver disponible for salg med 409 TDKK i 2008 og 406 TDKK i 2007.

## 8 SKAT AF ÅRETS RESULTAT (TONNAGESKAT)

|  | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK |
|--|---------------|--------------|
| Aktuel skat                                | -77           | -77          |
| Regulering af udskudt skat                 | -3.950        | -50          |
| Regulering af skat vedrørende tidligere år | 5             | 0            |
|  | <b>-4.022</b> | <b>-127</b>  |

Selskabet er fra og med 2002 overgået til beskatning efter tonnageskatteordningen. Det er derfor ikke relevant at foretage en afstemning af den effektive skatteprocent.

### Udskudt skat

|   |              |           |
|---|--------------|-----------|
| Udskudt skat 1. januar  | 50           | -8.639    |
| Årets beregnede regulering af udskudt skat (tidligere nedskrevet) | -            | 8.639     |
| Årets udskudte skat indregnet i årets resultat                    | 3.950        | 50        |
| <b>Udskudt skat pr. 31.12.</b>                                    | <b>4.000</b> | <b>50</b> |

Udskudt skat indregnes således i balancen:

|                                       |              |           |
|---------------------------------------|--------------|-----------|
| Udskudt skat (aktiv)                  | 0            | 0         |
| Udskudt skat (forpligtelse)           | 4.000        | 50        |
| <b>Udskudt skat pr. 31.12., netto</b> | <b>4.000</b> | <b>50</b> |

## 8 SKAT AF ÅRETS RESULTAT (TONNAGESKAT) FORTSAT

|   | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|---|---------------|---------------|
| Udskudt skat vedrører:                                      |               |               |
| Materielle aktiver:   |               |               |
| Skibe   | 17.177        | 12.572        |
| Terminaler og havneanlæg                                    | -13.343       | -12.487       |
| Driftsmidler og inventar                                    | 166           | -35           |
| <b>Udskudt skat pr. 31. december, netto</b>                 | <b>4.000</b>  | <b>50</b>     |
| Herudover er beregnet følgende ikke indregnede skatteaktiv: |               |               |
| Goodwill  | 29.870        | 29.870        |
| <b>Udskudt skatteaktiv pr. 31.12</b>                        | <b>29.870</b> | <b>29.870</b> |

Nettoskatteaktiv hidrørende fra goodwill er ikke indregnet, idet dette aktiv alene ville kunne udnyttes ved selskabets salg eller opgivelse af dets aktiviteter, hvilket ikke er hensigten.

Såfremt selskabet mod forventning udtræder af tonnageskatteordningen ved udløbet af bindingsperioden i 2012, kan der på dette tidspunkt blive tale om en forøgelse af den udskudte skatteforpligtelse i størrelsesordenen op til 8,8 MDKK.

## 9 RESULTAT PR. AKTIE

|   | 2008<br>tstk/TDKK | 2007<br>tstk/TDKK |
|---|-------------------|-------------------|
| <b>Årets resultat</b>   | <b>-56.717</b>    | <b>63.041</b>     |
| Gennemsnitligt antal udstedte aktier                                      | 14.167            | 14.167            |
| Gennemsnitligt antal egne aktier  | -211              | -206              |
| <b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie</b>           | <b>13.956</b>     | <b>13.961</b>     |
| Udestående aktieoptioner  | 172               | 172               |
| <b>Antal aktier anvendt til beregning af resultat pr. aktie, udvandet</b> | <b>14.128</b>     | <b>14.133</b>     |
| <b>Resultat pr. aktie (DKK)</b>   | <b>-4,1</b>       | <b>4,5</b>        |
| <b>Resultat pr. aktie, udvandet (DKK)</b>                                 | <b>-4,0</b>       | <b>4,5</b>        |

## 10 UDBYTTE

Umiddelbart efter den ordinære generalforsamling den 24.04.08 udbetalte Mols-Linien A/S udbytte til aktionærene på 31.167 TDKK, svarende til 2,20 DKK pr. aktie.

For regnskabsåret 2008 har bestyrelsen foreslået, at der ikke udbetales udbytte.





## 11 MATERIELLE AKTIVER

|                                       | Skibe<br>TDKK    | Terminaler og<br>havneanlæg<br>TDKK | Driftsmidler<br>og inventar<br>TDKK | I alt TDKK        |
|---------------------------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Kostpris 01.01.07                     | 1.198.788        | 181.499                             | 52.353                              | 1.432.640         |
| Tilgange                              | 54.453           | 4.087                               | 12.542                              | 71.082            |
| Afgange                               | -14.561          | -                                   | -933                                | -15.494           |
| <b>Kostpris 31.12.07</b>              | <b>1.238.680</b> | <b>185.586</b>                      | <b>63.962</b>                       | <b>1.488.228</b>  |
| Af- og nedskrivninger 01.01.07        | -781.929         | -130.799                            | -34.351                             | -947.079          |
| Årets afskrivninger                   | -46.909          | -4.022                              | -6.107                              | -57.038           |
| Tilbageførsel ved afgang              | 14.561           | -                                   | 684                                 | 15.245            |
| <b>Af- og nedskrivninger 31.12.07</b> | <b>-814.277</b>  | <b>-134.821</b>                     | <b>-39.774</b>                      | <b>-988.872</b>   |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.07</b> | <b>424.403</b>   | <b>50.765</b>                       | <b>24.188</b>                       | <b>499.356</b>    |
| Kostpris 01.01.08                     | 1.238.680        | 185.586                             | 63.962                              | 1.488.228         |
| Tilgange                              | 50.503           | 2.560                               | 4.374                               | 57.437            |
| Afgange                               | -15.765          | -                                   | -4.040                              | -19.805           |
| <b>Kostpris 31.12.08</b>              | <b>1.273.418</b> | <b>188.146</b>                      | <b>64.296</b>                       | <b>1.525.860</b>  |
| Af- og nedskrivninger 01.01.08        | -814.277         | -134.821                            | -39.774                             | -988.872          |
| Årets afskrivninger                   | -57.238          | -4.817                              | -7.325                              | -69.380           |
| Tilbageførsel ved afgang              | 15.765           | -                                   | 3.717                               | 19.482            |
| <b>Af- og nedskrivninger 31.12.08</b> | <b>-855.750</b>  | <b>-139.638</b>                     | <b>-43.382</b>                      | <b>-1.038.770</b> |
| <b>Regnskabsmæssig værdi 31.12.08</b> | <b>417.668</b>   | <b>48.508</b>                       | <b>20.914</b>                       | <b>487.090</b>    |
| <b>Afskrives over</b>                 | <b>20-25 år</b>  | <b>5-20 år</b>                      | <b>3-5 år</b>                       |                   |

I den regnskabsmæssige værdi af terminaler og havneanlæg indgår finansielt leasede aktiver for 13.438 TDKK (2007: 15.123 TDKK).

Skibenes markedsværdi er vurderet til ca. 72-82 mio. EURO, svarende til ca. 537-612 MDKK (2007: 575-650 MDKK).

## 12 KAPITALANDELE I DATTERVIRKSOMHEDER

|                        | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
|------------------------|--------------|--------------|
| Kostpris 01.01.        | 634          | 634          |
| <b>Kostpris 31.12.</b> | <b>634</b>   | <b>634</b>   |

Mols-Linien A/S' dattervirksomheder består af følgende:

|   | Hjemsted | Ejerandel | Andel af<br>stemme-<br>rettigheder | Aktivitet                  |
|---|----------|-----------|------------------------------------|----------------------------|
| Grenaa-Hundreded Linien af 1988 A/S     | Ebeltoft | 100%      | 100%                               | Hvilende<br>selskab        |
| Kattegratruernes Reparationsselskab ApS | Ebeltoft | 100%      | 100%                               | Udlejning af<br>havneanlæg |

Kattegratruernes Reparationsselskab ApS' udlejningsvirksomhed er alene en koncernintern aktivitet, idet der ikke foretages koncern-ekstern udlejning eller andre eksterne aktiviteter. Udlejningsaktiviteten behandles i såvel dattervirksomhedens som moderselskabets årsrapport som finansiel leasing. Dattervirksomhederne udøver således ikke selvstændige aktiviteter, som ikke kommer til udtryk i moderselskabets årsrapport.

Sammensætningen af ejerandele mv. i dattervirksomhederne er uændret i forhold til sidste år.

|  | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
|--|--------------|--------------|
| <b>Grenaa-Hundreded Linien af 1988 A/S</b>     |              |              |
| Aktiver  | 604          | 586          |
| Forpligtelser                                  | -9           | -8           |
| <b>Egenkapital</b>                             | <b>595</b>   | <b>578</b>   |
| Omsætning                                      | 0            | 0            |
| Regnskabsmæssigt resultat                      | 17           | 14           |
| <b>Kattegratruernes Reparationsselskab ApS</b> |              |              |
| Aktiver  | 16.326       | 17.177       |
| Forpligtelser                                  | -16.243      | -17.063      |
| <b>Egenkapital</b>                             | <b>83</b>    | <b>114</b>   |
| Omsætning                                      | 664          | 700          |
| Regnskabsmæssigt resultat                      | -31          | 44           |



### 13 VAREBEHOLDNINGER

|                            | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Oliebeholdninger           | 3.860         | 8.640         |
| Uniformslager              | 696           | 714           |
| Skibsreserve dele          | 39.910        | 34.490        |
| Varebeholdninger, catering | 2.621         | 2.734         |
|                            | <b>47.087</b> | <b>46.578</b> |

I regnskabsåret er 370.074 TDKK fra varebeholdninger indregnet som en omkostning (2007: 290.627 TDKK).

Der er ikke foretaget regnskabsmæssig nedskrivning af varebeholdningerne i 2007 og 2008.

Af ovenstående varebeholdninger forventes 27.132 TDKK benyttet inden for de kommende 12 måneder (2007: 29.333 TDKK).

### 14 TILGODEHAVENDER FRA SALG

|  | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|--|---------------|---------------|
| Tilgodehavender fra salg                                     | 42.616        | 49.855        |
| Nedskrivninger   | -1.860        | -1.777        |
|  | <b>40.756</b> | <b>48.078</b> |
| Årets realiserede tab  | -843          | -155          |
| Årets nedskrivninger til imødegåelse af tab                  | -83           | -191          |
| <b>Årets resultatførte nedskrivninger og realiserede tab</b> | <b>-926</b>   | <b>-346</b>   |

Der foretages direkte nedskrivninger af tilgodehavender, efter faste objektive principper, hvor elementer som debitorernes betalingshistorik, betalingsevne, rykkerhistorik indgår i nedskrivningskriterierne. Nedskrivninger foretages til nettorealisationsværdi. Af ovenstående tilgodehavender er 7.290 TDKK forfaldne (5.596 TDKK i 2007), heraf er 2.678 TDKK mere end 1 måned forfaldne (2007: 3.214 TDKK).

|   | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
|---|--------------|--------------|
| Konto for individuel nedskrivning 01.01.        | 1.777        | 1.586        |
| Årets nedskrivning                              | 83           | 191          |
| <b>Konto for individuel nedskrivning 31.12.</b> | <b>1.860</b> | <b>1.777</b> |

### 15 ANDRE TILGODEHAVENDER MV.

|   | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|---|---------------|---------------|
| Andre tilgodehavender                         | 2.201         | 3.279         |
| Afledte finansielle instrumenter, jf. note 20 | 20.613        | 0             |
| Forudbetalt, fastprisaftale olie              | 21.438        | 0             |
| Periodeafgrænsningsposter                     | 6.859         | 7.115         |
|   | <b>51.111</b> | <b>10.394</b> |

## 16 FINANSIELLE AKTIVER DISPONIBLE FOR SALG

|                                     | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|-------------------------------------|----------------|----------------|
| Børsnoterede realkreditobligationer | 170.471        | 177.438        |
|                                     | <b>170.471</b> | <b>177.438</b> |

Alle finansielle aktiver disponible for salg måles til dagsværdi på balancedagen, og dagsværdireguleringerne føres løbende over egenkapitalen, medmindre der er tale om nedskrivninger, der føres i resultatopgørelsen. Når værdipapirerne sælges eller afvikles, resultatføres de akkumulerede dagsværdireguleringer der er ført på egenkapitalen. Dagsværdien er opgjort på grundlag af senest noterede børskurs på NASDAQ OMX Copenhagen A/S pr. balancedagen. Der er ikke indregnet nedskrivninger af værdipapirer, hverken i 2008 eller 2007.

Selskabet har alene investeret i børsnoteerede realkreditobligationer, der giver mulighed for afkast i form af renter samt mindre kursgevinster. Obligationerne har pålydende renter på 2-5% og har en gennemsnitlig restløbetid på ca. 6 år (2007: ca. 3 år).

## 17 LIKVIDE BEHOLDNINGER

|                               | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| Kontanter og bankindeståender | 1.615        | 60.504       |

Selskabets likvide beholdninger består primært af indeståender i Danske Bank. Der vurderes ikke at være nogen væsentlig kreditrisiko tilknyttet likviderne.

Bankindeståender er variabelt forrentet. Selskabet har uudnyttede trækingsrettigheder på kassekreditter for i alt 21 MDKK (31.12.2007: 100 MDKK).

## 18 AKTIEKAPITAL

|                            | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK   |
|----------------------------|----------------|----------------|
| Aktiekapital 01.01.        | 283.333        | 283.333        |
| <b>Aktiekapital 01.01.</b> | <b>283.333</b> | <b>283.333</b> |

Aktiekapitalen består af 14.166.670 aktier a 20 kr. Aktierne er fuldt indbetalte. Aktierne er ikke opdelt i klasser. Der er ikke knyttet særlige rettigheder til aktierne. Aktiekapitalen har været uændret de seneste 5 år. I fortsættelse af generalforsamlingen den 24.04.08 er aktiestørrelsen ændret fra 100 kr. til 20 kr.

## 19 EGNE AKTIER

|                           | Stk.           |                | Nom. værdi TDKK |              | % af aktiekapital |             |
|---------------------------|----------------|----------------|-----------------|--------------|-------------------|-------------|
|                           | 2008           | 2007           | 2008            | 2007         | 2008              | 2007        |
| Egne aktier 01.01.        | 210.575        | 203.640        | 4.211           | 4.073        | 1,49              | 1,44        |
| Køb                       | 0              | 28.625         | 0               | 572          | 0                 | 0,20        |
| Afgang                    | 0              | -21.690        | 0               | -434         | 0                 | -0,15       |
| <b>Egne aktier 31.12.</b> | <b>210.575</b> | <b>210.575</b> | <b>4.211</b>    | <b>4.211</b> | <b>1,49</b>       | <b>1,49</b> |



## 19 EGNE AKTIER, FORTSAT

I fortsættelse af generalforsamlingen den 24.04.08 er aktiestørrelsen ændret fra 100 kr. til 20 kr. Sammenligningstallene for 2007 er tilpasset den ændrede stykstørrelse.

Selskabet kan i henhold til generalforsamlingsbeslutning erhverve maksimalt nom. 28.333 TDKK egne aktier, svarende til 10% af aktiekapitalen, frem til 30.06.08. Selskabet har i 2008 ikke erhvervet egne aktier. I 2007 erhvervede selskabet 28.625 stk. egne aktier til en gennemsnitlig kurs på 129 svarende til 3.683 TDKK.

Egne aktier opkøbes med henblik på risikoafdækning i forbindelse med de generelle medarbejderaktie- og optionsprogrammer til ledende medarbejdere.

## 20 RESERVER

|  | Reserve for<br>aktiebaseret<br>vederlæggelse<br>TDKK | Reserve<br>for værdi-<br>regulering<br>af sikrings-<br>instrumenter<br>TDKK | Reserve<br>for værdi-<br>regulering<br>af finansielle<br>aktiver<br>disponible<br>for salg<br>TDKK | I alt          |
|--|--|---|--|----------------|
| Reserver 01.01.07  | 700  | -2.831  | 210  | -1.921         |
| Indregning af aktiebaseret vederlæggelse   | 3.638  | -   | -  | 3.638          |
| Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter  | -  | 3.205   | -  | 3.205          |
| Dagsværdiregulering af finansielle aktiver disponible for salg                           | -  | -   | -904   | -904           |
| Overført til resultatopgørelse vedr. finansielle instrumenter                            | -  | -7.801  | -  | -7.801         |
| Overført til resultatopgørelse vedrørende solgte finansielle aktiver disponible for salg | -  | -   | 406  | 406            |
| <b>Reserver 31.12.07</b>   | <b>4.338</b>   | <b>-7.427</b>   | <b>-288</b>  | <b>-3.377</b>  |
| Indregning af aktiebaseret vederlæggelse   | 1.584  | -   | -  | 1.584          |
| Medarbejderaktieordning, afregnet  | -2.364   | -   | -  | -2.364         |
| Dagsværdiregulering af finansielle instrumenter  | -  | -9.434  | -  | -9.434         |
| Dagsværdiregulering af finansielle aktiver disponible for salg                           | -  | -   | -7.453   | -7.453         |
| Overført til resultatopgørelse vedrørende finansielle instrumenter                       | -  | -5.350  | -  | -5.350         |
| Overført til resultatopgørelse vedrørende solgte finansielle aktiver disponible for salg | -  | -   | 409  | 409            |
| <b>Reserver 31.12.08</b>   | <b>3.558</b>   | <b>-22.211</b>  | <b>-7.332</b>  | <b>-25.985</b> |

Reserve for værdiregulering af sikringsinstrumenter indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af sikringstransaktioner, der opfylder kriterierne for sikring af fremtidige pengestrømme, og hvor den sikrede transaktion endnu ikke er gennemført.

Reserve for aktiebaseret vederlæggelse indeholder den akkumulerede værdi af optjent ret til aktieoptionsordninger (egenkapitalordninger) målt til egenkapitalinstrumenternes dagsværdi på tildelingstidspunktet og indregnet over den periode, hvor medarbejderne opnår retten til aktieoptionerne. Reserven opløses, i takt med at medarbejderne udnytter den optjente ret til at erhverve aktieoptioner.

Reserve for værdiregulering af finansielle aktiver disponible for salg indeholder den akkumulerede nettoændring i dagsværdien af finansielle aktiver, der er klassificeret som finansielle aktiver disponible for salg. Reserven opløses, i takt med at de pågældende finansielle aktiver afhændes eller udløber.

## 21 SKIBSKREDITFONDSLÅN

|   | 2008<br>TDDK   | 2007<br>TDDK   |
|---|----------------|----------------|
| Skibskreditfondslån med pant i skibe                            | 201.034        | 228.497        |
| Beregne, ikke-forfaldne renter                                  | 754            | 806            |
|   | <b>201.788</b> | <b>229.303</b> |
| Prioritetsgæld er indregnet således i balancen:                 |                |                |
| Kortfristede forpligtelser                                      | 27.860         | 27.515         |
| Langfristede forpligtelser                                      | 173.928        | 201.788        |
|   | <b>201.788</b> | <b>229.303</b> |
| Prioritetsgælden forfalder til betaling således (nom. værdier): |                |                |
| Inden for et år fra balancedagen                                | 30.000         | 30.000         |
| Mellem et og to år fra balancedagen                             | 30.000         | 30.000         |
| Mellem to og tre år fra balancedagen                            | 30.000         | 30.000         |
| Mellem tre og fire år fra balancedagen                          | 30.000         | 30.000         |
| Mellem fire og fem år fra balancedagen                          | 30.000         | 30.000         |
| Efter fem år fra balancedagen                                   | 60.000         | 90.000         |
|   | <b>210.000</b> | <b>240.000</b> |

|                     | Valuta | Udløb | Fast/Variabel | Amortiseret<br>kostpris<br>TDDK | Nominal<br>værdi<br>TDDK | Dagsværdi<br>TDDK |
|---------------------|--------|-------|---------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------|
| 31.12.08            |        |       |               |                                 |                          |                   |
| Skibskreditfondslån | DKK    | 2015  | Fast          | 201.034                         | 210.000                  | 209.348           |
|                     |        |       |               | <b>201.034</b>                  | <b>210.000</b>           | <b>209.348</b>    |
| 31.12.07            |        |       |               |                                 |                          |                   |
| Skibskreditfondslån | DKK    | 2015  | Fast          | 228.497                         | 240.000                  | 230.663           |
|                     |        |       |               | <b>228.497</b>                  | <b>240.000</b>           | <b>230.663</b>    |

Dagsværdien er opgjort på grundlag af oplysninger fra Danmarks Skibskredit A/S på baggrund af officiel listekurs.

Afviklingen af skibskreditfondslåne følger en fastlagt afdragsprofil. Mols-Linien A/S har mulighed for at foretage afdrag tidligere end de fastsatte tidspunkter eller opsige lånene mod betaling af gebyrer.

I forbindelse med låneoptagelsen i 2005 opstod et kurstab samt låneomkostninger for 17.596 TDDK, som amortiseres ud over lånets løbetid. Lånets nominelle rente er fast på 3,42% p.a. plus en rentemarginal på 0,75% p.a.



## 22 FINANSIELLE LEASINGFORPLIGTELSE

|  | Minimumsleasingydelse<br>(nominel værdi) |               | Nutidsværdi af<br>minimumsleasingydelse |               |
|--|--|---------------|---|---------------|
|  | 2008 TDKK                                | 2007 TDKK     | 2008 TDKK                               | 2007 TDKK     |
| De finansielle leasingforpligtelser forfalder således: |  |               |   |               |
| Indenfor et år fra balancedagen                        | 1.552                                    | 1.552         | 932                                     | 895           |
| Mellem et og fem år fra balancedagen                   | 6.208                                    | 6.208         | 4.125                                   | 3.963         |
| Efter fem år fra balancedagen                          | 12.802                                   | 14.354        | 10.860                                  | 11.954        |
|  | <b>20.562</b>                            | <b>22.114</b> | <b>15.917</b>                           | <b>16.812</b> |
| Amortiseringstillæg til fremtidig omkostningsførelse   | -4.645                                   | -5.302        |   |               |
|  | <b>15.917</b>                            | <b>16.812</b> |   |               |

|                                      | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| <b>Finansiel leasingforpligtelse</b> | <b>15.917</b> | <b>16.812</b> |

Finansiel leasingforpligtelse er indregnet således i balancen:

|                            |               |               |
|----------------------------|---------------|---------------|
| Kortfristede forpligtelser | 932           | 895           |
| Langfristede forpligtelser | 14.985        | 15.917        |
|                            | <b>15.917</b> | <b>16.812</b> |

Finansiel leasingforpligtelse forfalder til betaling således (nom. værdier):

|  |               |               |
|--|---------------|---------------|
| På anfordring inden for et år fra balancedagen | 1.552         | 1.552         |
| Mellem et og to år fra balancedagen            | 1.552         | 1.552         |
| Mellem to og tre år fra balancedagen           | 1.552         | 1.552         |
| Mellem tre og fire år fra balancedagen         | 1.552         | 1.552         |
| Mellem fire og fem år fra balancedagen         | 1.552         | 1.552         |
| Efter fem år fra balancedagen                  | 12.802        | 14.354        |
|  | <b>20.562</b> | <b>22.114</b> |

Leasingkontrakten følger en fast afdragsprofil, og aftalen indeholder ingen bestemmelser om betingede leasingydelse. Leasingaftalen er uopsigelig i den aftalte leasingperiode, men kan forlænges på fornyede vilkår.

|                                 | Valuta | Udløb | Fast/<br>Variabel | Nutids-<br>værdi af<br>minimums-<br>leasing-<br>ydelse<br>TDKK | TDKK          |
|---------------------------------|--------|-------|-------------------|--|---------------|
| <b>31.12.08</b>                 |        |       |                   |  |               |
| Leasingforpligtelse, rampeanlæg | DKK    | 2020  | Fast              | 15.917   | 15.917        |
|                                 |        |       |                   | <b>15.917</b>  | <b>15.917</b> |
| <b>31.12.07</b>                 |        |       |                   |  |               |
| Leasingforpligtelse, rampeanlæg | DKK    | 2020  | Fast              | 16.812   | 16.812        |
|                                 |        |       |                   | <b>16.812</b>  | <b>16.812</b> |

Dagsværdi er opgjort som nutidsværdien af de forventede fremtidige afdrags- og rentebetalinger ved anvendelse af den aktuelle markedsrente som diskonteringsfaktor.

## 23 HENSAT FORPLIGTELSE TIL FRATRÆDELSER OG JUBILÆUM

|   | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
|---|--------------|--------------|
| Fratrædelsesforpligtelser 01.01.                        | 3.057        | 2.363        |
| Anvendt i året  | -378         | -87          |
| Hensat i året   | 2.999        | 837          |
| Regulering af nutidsværdi                               | -200         | -56          |
| <b>Fratrædelsesforpligtelser 31.12.</b>                 | <b>5.478</b> | <b>3.057</b> |
| Jubilæumsgratiale 01.01.                                | 423          | 414          |
| Anvendt i året  | -34          | -30          |
| Hensat i året   | 110          | 45           |
| Regulering af nutidsværdi                               | -9           | -6           |
| <b>Jubilæumsgratiale 31.12.</b>                         | <b>490</b>   | <b>423</b>   |
| <b>Hensatte forpligtelser 31.12.</b>                    | <b>5.968</b> | <b>3.480</b> |
| Hensatte forpligtelser er indregnet således i balancen: |              |              |
| Langfristede forpligtelser                              | 5.721        | 2.943        |
| Kortfristede forpligtelser                              | 247          | 537          |
| <b>Hensatte forpligtelser 31.12.</b>                    | <b>5.968</b> | <b>3.480</b> |

Fratrædelsesforpligtelser vedrører forpligtelser til betaling af fratrædelsesgodtgørelse på 1-3 måneders løn til visse medarbejdergrupper ved fratræden efter medarbejderens fyldte 60. år. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, som er opgjort med udgangspunkt i omfanget af omfattede medarbejdere og den erfaringsmæssige sandsynlighed for tidspunkter for fratræden.

Desuden er der hensat 2,8 MDKK til fratrædelsesgodtgørelse til selskabets direktør (2007: 0 TDKK).

Jubilæumsgratiale på 6 TDKK udbetales efter en medarbejders 25 års og 40 års ansættelse i Mols-Linien. Hensættelsen ultimo er opgjort som nutidsværdien af den samlede forpligtelse, der er opgjort med udgangspunkt i medarbejdernes anciennitet og den erfaringsmæssige sandsynlighed for, at 25 års henholdsvis 40 års ansættelse opnås.

## 24 ANDEN GÆLD

|   | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|---|---------------|---------------|
| Ferieforpligtelser o.l.                       | 40.250        | 40.562        |
| Gæld til dattervirksomhed                     | 0             | 58            |
| Andre skyldige omkostninger                   | 6.857         | 7.530         |
| Afledte finansielle instrumenter, jf. note 20 | 42.824        | 7.428         |
|   | <b>89.931</b> | <b>55.578</b> |

Den regnskabsmæssige værdi af skyldige poster vedrørende løn, A-skat, sociale bidrag samt andre skyldige omkostninger svarer til forpligtelsernes dagsværdi.

Ferieforpligtelser o.l. repræsenterer forpligtelse til at udbetale løn i ferieperioder, som medarbejderne pr. balancedagen har optjent ret til at afholde i efterfølgende regnskabsår.





## 25 OPERATIONELLE LEJE- OG LEASINGFORPLIGTELSE

Lejeforpligtelser havne og bygninger i Århus og Kalundborg med samlede minimumsydelser, som forfalder således:

|   | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|---|---------------|---------------|
| Inden for et år fra balancedagen        | 18.067        | 19.216        |
| Mellem et og fem år fra balancedagen    | 20.815        | 45.153        |
|   | <b>38.882</b> | <b>64.369</b> |
| <b>Årets resultatførte lejeudgifter</b> | <b>19.216</b> | <b>18.911</b> |

Lejeforpligtelser havne og bygninger i Odden og Ebeltoft med samlede minimumsydelser, som forfalder således:

|  | 2008<br>TDKK  | 2007<br>TDKK  |
|--|---------------|---------------|
| Inden for et år fra balancedagen                             | 14.200        | 14.200        |
| Mellem et og fem år fra balancedagen                         | 14.200        | 28.400        |
|  | <b>28.400</b> | <b>42.600</b> |
| <b>For regnskabsåret er udgiftsført i resultatopgørelsen</b> | <b>14.200</b> | <b>14.200</b> |

Mols-Linien A/S' brugsret til færgehavnene i Ebeltoft og på Sjællands Odde er tidsubegrænset. Brugsretten kan af Mols-Linien A/S opsiges med 1 års varsel, dog tidligst med ophør efter 5 år ved udgangen af 2010.

For årene 2006-2011 er indgået lejeaftaler vedrørende olieanlæg, traktorer, varevogne og kontorudstyr mv. med en samlet restforpligtelse (minimumsleasingydelse), som kan specificeres således:

|  | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
|--|--------------|--------------|
| Inden for et år fra balancedagen                   | 2.891        | 2.765        |
| Mellem et og fem år fra balancedagen               | 3.574        | 5.876        |
|  | <b>6.465</b> | <b>8.641</b> |
| <b>Årets resultatførte minimumsleasingudgifter</b> | <b>3.331</b> | <b>3.313</b> |

## 26 PANTSÆTNINGER

Til sikkerhed for skibskreditfondslån er over for Danmarks Skibskreditfond pantsat skadesløsbreve på nom. 330.000 TDKK i selskabets skibe samt ejerpantebreve på nom. 32.285 TDKK i selskabets grunde. Til sikkerhed for mellemværende med Sund & Bælt er pantsat ejerpantebrev på nom. 79.300 TDKK i selskabets rampeanlæg.

|   | 2008<br>TDKK | 2007<br>TDKK |
|---|--------------|--------------|
| Regnskabsmæssig værdi af pantsatte skibe      | 417.668      | 424.403      |
| Regnskabsmæssig værdi af pantsatte rampeanlæg | 13.438       | 15.123       |
| Regnskabsmæssig værdi af pantsatte grunde     | 4.139        | 4.139        |

Til sikkerhed for mellemværende med Kuwait Petroleum (Danmark) A/S, er der afgivet betalingsgaranti, maksimeret til 25.000 TDKK (2007: 0 TDKK). Endvidere er der til sikkerhed for mellemværende med Ugebladenes Fælles Opkrævningskonto afgivet betalingsgaranti, maksimeret til 270 TDKK (2007: 270 TDKK).

## 27 KAUTIONS- OG EVENTUALFORPLIGTELSE OG EVENTUALAKTIVER

Der er ingen kautions- og eventualforpligtelser eller eventualaktiver.

## 28 ÆNDRING I DRIFTSKAPITAL

|  | 2008<br>TDKK   | 2007<br>TDKK  |
|--|----------------|---------------|
| Ændring i varebeholdninger   | -509           | -7.216        |
| Ændring i tilgodehavender fra salg                                 | 7.322          | -11.662       |
| Ændring i andre tilgodehavender mv.                                | -20.104        | -2.076        |
| Ændring i anden gæld og periodeafgrænsning vedrørende flerturskort | -4.302         | 547           |
| Ændring i leverandørgæld mv.                                       | -26.342        | 15.295        |
|  | <b>-43.935</b> | <b>-5.112</b> |



## 29 VALUTA-, OLIE-, RENTE- OG KREDITRISICI SAMT ANVENDELSE AF FINANSIELLE INSTRUMENTER

### *Politik for styring af finansielle risici mv.*

Selskabet er som følge af sin drift eksponeret over for ændringer i valutakurser, renteniveau og oliepriser.

Selskabets bestyrelse og ledelse fastlægger løbende beløbsgrænser og perioder, samt hvilke afledte finansielle instrumenter der kan anvendes.

Det er selskabets politik ikke at foretage aktiv spekulation i finansielle risici.

### *Valutarisici*

Selskabets valutarisici udgøres alene af køb af bunkers i USD, som ikke er matchet mod indtægter i USD. Selskabets bestyrelse vurderer løbende ud fra aktuel USD-kurs, forventet USD-kursudvikling og aktuelle terminkurser, hvorvidt og i givet fald for hvilken periode der foretages sikring af valutakursen.

Mols-Linien havde i 2008 terminssikret 50 pct. af rederiets USD-eksponering ved årets olie køb til en kurs på 5,38 DKK. I februar 2008 sikrede rederiet de resterende 50 pct. af rederiets USD-eksponering ved olie køb for resten af året til en kurs på 4,99 DKK.

Mols-Linien har i 2008 terminssikret rederiets USD-eksponering 100 pct. ved olie køb i 2009 til en gennemsnitskurs på ca. 4,85 DKK. USD-kursens udvikling i 2009 vil derfor ikke påvirke Mols-Liniens forventede omkostninger til olie køb i året.

### *Egenkapitalens følsomhed over for valutakursudsving*

Indvirkning hvis USD-kurs var 10 pct. højere end faktisk kurs (2007: -3.784 TDKK) -3.205 TDKK

### *Resultatets følsomhed over for valutakursudsving*

Indvirkning hvis USD-kurs var 10 pct. lavere end faktisk kurs (2007: +3.784 TDKK) +2.670 TDKK

Selskabets væsentligste valutaeksponering relaterer sig som nævnt til køb i USD. Ovenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt kursen havde været 10 pct. højere end den faktiske kurs. Den angivne påvirkning indeholder effekten af indgåede valutakurssikringstransaktioner. Havde der været tale om en 10 pct. lavere kurs end den faktiske kurs, ville denne have haft en tilsvarende positiv indvirkning på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat.

### *Olieprisrisici*

Selskabet indkøber som udgangspunkt bunkersolie til skibene på det til enhver tid gældende spotmarked. Selskabets bestyrelse vurderer løbende ud fra aktuel oliepris, forventet olieprisudvikling og aktuelle terminspriser, hvorvidt og i givet fald for hvilken periode der foretages sikring af olieprisen.

Der har ikke været foretaget sikring af oliepriserne i 2008.

Selskabet har indgået en terminkontrakt til sikring af olieprisen for hurtigfærgerne for 2009. Terminsprisen er sikret til 660 USD/ton. Der er i alt foretaget sikring af 47,0 TTON, hvilket svarer til det forventede forbrug i henhold til det bestyrelsesgodkendte budget for 2009.

### *Egenkapitalens følsomhed over for olieprisudsving*

Indvirkning hvis olieprisen var 10 pct. højere end faktisk kurs (2007: -25.200 TDKK) -33.131 TDKK

### *Resultatets følsomhed over for olieprisudsving*

Indvirkning hvis olieprisen var 10 pct. lavere end faktisk kurs (2007: +25.200 TDKK) +33.131 TDKK

Ovenstående viser, hvilken indvirkning det ville have haft på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat, såfremt olieprisen havde været 10 pct. højere end den faktiske oliepris. Havde der været tale om en 10 pct. lavere oliepris end den faktiske kurs, ville denne have haft en tilsvarende positiv indvirkning på henholdsvis egenkapitalen og årets resultat.

## 29 VALUTA-, OLIE-, RENTE- OG KREDITRISICI SAMT ANVENDELSE AF FINANSIELLE INSTRUMENTER, (FORTSAT)

*Renterisici*

Ud over indgåelse af fastrenteaf tale for skibskreditfondslån afdækker selskabet ikke renterisici, idet dette ikke vurderes at være økonomisk rentabelt.

Om selskabets finansielle aktiver og forpligtelser kan angives følgende aftalemæssige revurderings- og indfrielsestidspunkter, afhængig af hvilken dato der falder først. De effektive rentesatser er opgjort på baggrund af det aktuelle renteniveau pr. 31.12.08.

## Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.07

| Kategori                                | Revurderings-/forfaldstidspunkt |               |                |               | Heraf fast forrentet |
|---|---------------------------------|---------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | 0-1 år                          | 1-5 år        | >5 år          | I alt         |                      |
| TDKK                                    |                                 |               |                |               |                      |
| Tilgodehavende dattervirksomhed         | 895                             | 3.963         | 11.178         | 16.036        | 0                    |
| Fragt- og passagerdebitorer             | 48.078                          | 0             | 0              | 48.078        | 0                    |
| Finansielle aktiver disponible for salg | 0                               | 177.438       | 0              | 177.438       | 0                    |
| Likvide beholdninger                    | 60.504                          | 0             | 0              | 60.504        | 0                    |
| Langfristede gældsforpligtelser         | -28.404                         | -88.629       | -100.678       | -217.711      | -217.711             |
| Leverandørgæld                          | -62.026                         | 0             | 0              | -62.026       | 0                    |
|   | <b>19.047</b>                   | <b>92.772</b> | <b>-89.500</b> | <b>22.319</b> | <b>-217.711</b>      |

## Primære finansielle instrumenter og renterisici pr. 31.12.08

| Kategori                                | Revurderings-/forfaldstidspunkt |                |               |                | Heraf fast forrentet |
|---|---------------------------------|----------------|---------------|----------------|----------------------|
|   | 0-1 år                          | 1-5 år         | >5 år         | I alt          |                      |
| TDKK                                    |                                 |                |               |                |                      |
| Tilgodehavende dattervirksomhed         | 932                             | 4.124          | 9.694         | 14.750         | 0                    |
| Fragt- og passagerdebitorer             | 40.756                          | 0              | 0             | 40.756         | 0                    |
| Finansielle aktiver disponible for salg | 49.047                          | 27.645         | 93.779        | 170.471        | 0                    |
| Likvide beholdninger                    | 1.615                           | 0              | 0             | 1.615          | 0                    |
| Langfristede gældsforpligtelser         | -28.792                         | -89.865        | -70.256       | -188.913       | -188.913             |
| Kreditinstitutter                       | -79.289                         | 0              | 0             | -79.289        | 0                    |
| Leverandørgæld                          | -35.684                         | 0              | 0             | -35.684        | 0                    |
|   | <b>-51.415</b>                  | <b>-58.096</b> | <b>33.217</b> | <b>-76.294</b> | <b>-188.913</b>      |

Alle ovennævnte primære finansielle instrumenter er målt til amortiseret kostpris, bortset fra finansielle aktiver disponible for salg, der er målt til dagsværdi. Skibskreditfondslån er således optaget til amortiseret kostpris, hvorved den effektive rente bliver konstant over låneperioden.



## 29 VALUTA-, OLIE-, RENTE- OG KREDITRISICI SAMT ANVENDELSE AF FINANSIELLE INSTRUMENTER, (FORTSAT)

### *Kreditrisici*

Selskabet har ikke ydet kredit til udenlandske kunder, og der sker ikke sikring af indenlandske tilgodehavender.

En del af selskabets likvide midler er anført under finansielle aktiver disponible for salg. Beløbet består, jf. note 16, af børsnoterede realkreditobligationer, og selskabet har vurderet, at der ikke er kreditrisici forbundet hermed.

### *Likviditetsrisici*

Selskabet har ingen likviditetsrisici jf. kommentarerne til pengestrøm og likviditet på side 49.

### *Optimal kapitalstruktur*

Selskabet vurderer løbende behovet for tilpasning af kapitalstrukturen under hensyntagen til det højere afkastkrav på egenkapitalen over for den øgede usikkerhed, som er forbundet med finansiering via fremmedkapital.

Det er selskabets udbyttepolitik, at aktionærerne skal opnå et afkast af deres investering i form af kursstigninger og udbytte, der overstiger afkastet på en risikofri investering i statsobligationer. Udbytteudlodning skal ske under hensyntagen til nødvendig konsolidering af selskabets egenkapital som grundlag for dennes fortsatte drift.

## 30 AKTIONÆRFORHOLD

Mols-Linien A/S har registreret følgende aktionærer med mere end 5 pct. af aktiekapitalens stemmerettigheder eller pålydende værdi:

|  |        |
|--|--------|
| Clipper Ferry Invest A/S (København Ø)     | 30,00% |
| Rudersdal A/S (Birkerød)                   | 16,91% |
| Figaro Aktieinvest A/S (København Ø)       | 15,64% |
| Ejendomsselskabet Øresundshøj A/S (Vedbæk) | 12,91% |
| Hans-Henrik Palm Holding ApS (Hellerup)    | 7,10%  |

### 31 NÆRTSTÅENDE PARTER

Nærtstående parter med bestemmende indflydelse på Mols-Linien A/S: Ingen.

Øvrige nærtstående parter, som Mols-Linien A/S har haft transaktioner med i 2008:

Kattegatruternes Reparationsselskab ApS, Ebeltoft – datterselskab.

Scandlines Danmark A/S, København – aktionær indtil udgangen af 2007.

Abel & Skovgård Larsen – advokat Søren Elmann Ingerslev, medlem af bestyrelsen fra 2008.

|   | Kattegat-<br>ruternes Repr.<br>selskab ApS | Scandlines<br>Danmark A/S | Abel &<br>Skovgård<br>Larsen | TDKK<br>i alt |
|---|--|---------------------------|------------------------------|---------------|
| <b>2008</b>                                 |  |                           |                              |               |
| Salg af tjenesteydelser                     | 0  | -                         | -                            | 0             |
| Køb af tjenesteydelser                      | 1.810                                      | -                         | 230                          | 2.040         |
| Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser | 0  | -                         | -                            | 0             |
| Løbende mellemregning                       | 14.944                                     | -                         | -                            | 14.944        |
| <b>2007</b>                                 |  |                           |                              |               |
| Salg af tjenesteydelser                     | 0  | 9.298                     | 0                            | 9.298         |
| Køb af tjenesteydelser                      | 1.810                                      | 0                         | 0                            | 1.810         |
| Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser | 0  | 648                       | 0                            | 648           |
| Løbende mellemregning                       | 15.951                                     | 0                         | 0                            | 15.951        |

#### *Bestyrelse, direktion og ledende medarbejdere*

Ud over hvad der følger af ansættelsesforholdet og eventuelle aktiebesiddelser, har der ikke været transaktioner med bestyrelsen, direktionen eller de ledende medarbejdere. Aflønning mv. fremgår af note 5.

### 32 GODKENDELSE AF ÅRSRAPPORT TIL OFFENTLIGGØRELSE

Bestyrelsen har på bestyrelsesmødet den 12.03.09 godkendt nærværende årsrapport til offentliggørelse. Årsrapporten forelægges Mols-Linien A/S' aktionærer til godkendelse på den ordinære generalforsamling den 20.04.09.



### 33 HONORAR TIL GENERALFORSAMLINGSVALGT REVISOR

|   | 2008         | 2007       |
|---|--------------|------------|
|   | TDKK         | TDKK       |
| Honorar til moderselskabets generalforsamlingsvalgte revisor for regnskabsåret: |              |            |
| Deloitte Statsautoriseret Revisionsaktieselskab:                                |              |            |
| Revision  | 399          | 399        |
| Andre ydelser end revision  | 575          | 507        |
|   | <b>974</b>   | <b>906</b> |
| PricewaterhouseCoopers Statsautoriseret Revisionsaktieselskab:                  |              |            |
| Revision  | 326          | 326        |
| Andre ydelser end revision  | 1.251        | 277        |
|   | <b>1.577</b> | <b>603</b> |

### 34 BESTYRELSE OG DIREKTION

Selskabets bestyrelses- og direktionsmedlemmer i Mols-Linien A/S beklæder følgende ledelseshverv i andre danske aktieselskaber mv.

| Bestyrelse                   | Ledelseshverv i andre danske aktieselskaber mv.  |
|------------------------------|--|
| Carsten Berger, formand      | Derma Pharm A/S (BM)<br>Rudersdal A/S m. datterselskaber (BM)<br>NunaMinerals A/S (FMD)<br>T 3 M A/S (BM)<br>K/S Butikscenter Århus (FMD)<br>Shipping Invest II K/S (FMD)<br>Herning Shipping I K/S (FMD)<br>K/S Cala Pinar Shipping (BM)<br>Thor Harmon K/S (FMD)<br>Malou Theresa K/S (BM) |
| Erik Østergaard, næstformand | Caledonian Maritime Assets Ltd. Scotland (BM)<br>Prospect A/S (BM)<br>Transportbranchens Uddannelsescenter A/S (BM)<br>Europas Maritime Udviklingscenter (BM)<br>Handels- og Søfartsmuseet (FMD)<br>Handels- og Søfartsmuseets Venneselskab (BM)<br>Dansk Vejforening (NFM)                  |

## 34 BESTYRELSE OG DIREKTION, FORTSAT

Selskabets bestyrelses- og direktionsmedlemmer i Mols-Linien A/S beklæder følgende ledelseshverv i andre danske aktieselskaber mv.

| Bestyrelse | Ledelseshverv i andre danske aktieselskaber mv. |
|------------|---|
|------------|---|

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Søren Elmann Ingerslev, næstformand | Brdr. Ingerslev Holding A/S (FMD)<br>Discover A/S (BM)<br>Emperion A/S (FMD)<br>Emperion Ghana A/S (FMD)<br>Emperion Holding A/S (FMD)<br>Emperion Uganda A/S (FMD)<br>E-Staters A/S (BM)<br>Harboe & Marker ApS (FMD)<br>Harno Invest A/S (BM)<br>Inscape Partners Europe A/S (BM)<br>Inscape Partners Internat. ApS (BM)<br>Oxford Group A/S (BM)<br>Peacock Holding A/S (BM)<br>Phlogo ApS (BM)<br>Restaurationen Esplanaden 8 ApS (BM)<br>SEI Holding ApS (direktør)<br>SEI Holding 1 ApS (direktør) |
| Thorleif Nohr Blok                  | Buy-aid Holding A/S m. datterselskaber (FMD)<br>TPS Holding A/S (FMD)<br>TPS Rental Systems Ltd., UK (FMD)<br>Danbanho S.A., Portugal (FMD)<br>Jesper Office Holding A/S (FMD)<br>Jesper Office LLC, NY, USA (FMD)   |
| Kaare Vagner                        | Erria A/S (FMD)<br>Strandøre Invest A/S (FMD)<br>Banedanmark (NFM)<br>Saigon Shipping J/S Company (NFM)<br>DermaPharm A/S (BM)<br>Fyns Shipping ApS (BM)<br>Management Equity Vietnam ApS (BM)<br>Nordatlantisk Venture A/S (BM)<br>Nunaminerals A/S (BM)<br>Plumrose Latinoamericana C.A. (BM)<br>Riegens A/S (BM)<br>Medlem af Akademiet for de tekniske videnskaber<br>N&V Holding ApS (direktør)   |





## 34 BESTYRELSE OG DIREKTION, FORTSAT

Selskabets bestyrelses- og direktionsmedlemmer i Mols-Linien A/S beklæder følgende ledelseshverv i andre danske aktieselskaber mv.

| <b>Bestyrelse</b>     | <b>Ledelseshverv i andre danske aktieselskaber mv.</b>   |
|-----------------------|--|
| Hugo Andersen         | Carnegie Bank A/S (BM)<br>Carnegie Asset Management A/S (BM)<br>CorpNordic Holding A/S (FMD)<br>CS & Partnes A/S (NFM)<br>CS & Partners Fondsmæglerselskab (FMD)<br>Global Spirit ApS (BM)<br>LD, Lønmodtagernes Dyrtidsfond (BM)<br>Simon F. Hartmanns Fond (FMD) |
| Bent Mand Jørgensen * |  |
| Jesper Stenkjær *     |  |
| Annelise Lund *       |  |

| <b>Direktion</b>                                    | <b>Ledelseshverv i andre danske aktieselskaber mv.</b>  |
|---|---|
| Cand.merc. Preben Wolff<br>administrerende direktør | Holdingselskabet Kronprinds Frederik A/S (BM)<br>Bilfærgernes Rederiforening (NFM)<br>Aarhus Transport Group (BM) |

(FMD) = bestyrelsesformand

(NFM) = næstformand i bestyrelsen

(BM) = bestyrelsesmedlem

\* = medarbejdervalgt

## 34 BESTYRELSE OG DIREKTION, FORTSAT

Bestyrelse og direktion i Mols-Linien A/S havde pr. 31. december 2008 antal aktier (a 20 kr.) i Mols-Linien A/S.

|                                      | 2007             | Ændring    | 2008             |
|--------------------------------------|------------------|------------|------------------|
| <b>Antal Mols-Linien A/S-aktier:</b> |                  |            |                  |
| Carsten Berger                       | 2.394.925        | -          | 2.394.925        |
| Erik Østergaard                      | 0                | -          | 0                |
| Søren Elmann Ingerslev               | 0                | -          | 0                |
| Thorleif Nohr Blok                   | 1.000            | -1.000     | 0                |
| Kaare Vagner                         | 0                | 1.950      | 1.950            |
| Hugo Andersen                        | 0                | -          | 0                |
| Bent Mand Jørgensen                  | 430              | 0          | 430              |
| Jesper Stenkjær                      | 880              | -700       | 180              |
| Annelise Lund                        | 435              | 0          | 435              |
|                                      | <b>2.397.670</b> | <b>250</b> | <b>2.397.920</b> |
| Preben Wolff                         | 500              | 180        | 680              |
|                                      | <b>2.398.170</b> | <b>430</b> | <b>2.398.600</b> |

## 35 BEGIVENHEDER EFTER BALANCEDAGEN

Der er herudover ikke indtrådt væsentlige begivenheder efter balancedagen.



Vi sejler direkte til og fra den jyske motorvej!

- Odden-Ebeltoft ca. 45 min.
- Odden-Århus ca. 65 min.
- Kalundborg-Århus ca. 2 t. 40 min.

