

Til åbningsbalancen skal knyttes følgende bemærkninger, idet der i øvrigt henvises til bemærkningerne til § 1:

- Værdien af selskabets 21 skibe – 1.252 mio. kr. – er i henhold til aktieselskabslovens § 6 opgjort til anslået markedspris. Beløbet er baseret på højeste beløb inden for et af en uafhængig mægler angivet interval for markedsværdien pr. oktober 1994.
 - Selskabet overtager begrænsede aktiver i DSB's havne. Det drejer sig om egentlige terminalbygninger med naturligt tilhørende arealer samt visse løse havneinstallationer (forsyningstårne, færgeklapper o.l.). Ejendomsretten til selve havneanlæggene, fæргеlejer og arealer forbliver hos DSB.
 - Selskabet overtager DSB's aktier i ScandLines A/S (50 pct. af aktiekapitalen) samt DSB's aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S (100 pct. af aktiekapitalen).
 - Egenkapitalen udgør 800 mio. kr., fordelt på aktiekapital på 400 mio. kr. og overkursfond på 400 mio. kr.
 - Der hensættes 150 mio. kr. til omstilling m.v. i forbindelse med afvikling af Storebæltsoverfarterne og Århus-Kalundborg overfarten som følge af ibrugtagningen af Storebæltsforbindelsen. Det drejer sig primært om omkostninger til fastholdelse, rekruttering m.v. af personale. I det omfang, der ikke bliver behov for den fulde hensættelse, vil den ikke anvendte del i 1999 kunne indtægtsføres og herefter anvendes til konsolidering eller udbytte.
 - Der forudsættes pr. 1. januar 1995 stiftet en gæld til DSB på 1.200 mio. kr. (stiftertilgodehavende), som forudsættes indfriet senest 31. december 1995. Beløbet samt forrentningen heraf indbetales til DSB.
- Selskabet betaler sædvanlig lønsumsafgift for så vidt angår de medarbejdere, der ansættes i selskabet. Derimod indebærer lovgivningen, at der ikke skal betales lønsumsafgift for udlånte tjenestemænd. Med henblik på at skabe lige konkurrencevilkår i

forhold til private rederier vil selskabet imidlertid årligt indbetale et beløb til DSB, som modsvarer lønsumsafgiften, som om at de pågældende tjenestemænd var ansat i selskabet.

Selskabet forudsættes etableret med en soliditet, der afspejler såvel niveauet i øvrige sammenlignelige passagerrederier som de specielle vilkår for DSB Rederi A/S. Rederiet står således overfor en gradvis iværksættelse af forretningsudviklingsaktiviteter, som vil indebære en kommerciel risiko. Hertil kommer, at der ikke mindst som følge af den høje gennemsnitsalder for rederiets skibe må imødeses væsentlige udgifter til ombygninger til opfyldelse af øgede sikkerhedskrav samt skibsanskaffelser, hvortil der kræves en betydelig medfinansiering i form af egenkapital.

Selskabets egenkapital foreslås derfor i stiftelsessituationen som nævnt at udgøre 800 mio. kr., svarende til en soliditet ved stiftelsen på ca. 35 pct. Det vil være op til selskabets bestyrelse over for generalforsamlingen at indstille en udbyttebetaling, der under hensyntagen til selskabets investeringsplaner, kapitalbehov og finansielle stilling er i overensstemmelse med udviklingen i selskabets resultat.

6. Statsfinansielle konsekvenser m.v.

Omdannelsen af DSB's rederivirksomhed til aktieselskab forudsættes at være neutral for DSB.

Senest med udgangen af 1995 indbetales som anført ovenfor et beløb på 1.200 mio. kr. samt forrentning heraf til DSB, som via korrektion af DSB's bevilling på tillægsbevillingsloven for 1995 tilfalder statskassen.

Omdannelsen ventes – baseret bl.a. på selskabets foreløbige åbningsbalance pr. 1. januar 1995, finansloven for 1995 med det deri forudsatte aktivitetsniveau, budgetterede kontrakter mellem DSB og DSB Rederi A/S samt den nævnte korrektion – at have følgende bevillingsmæssige konsekvenser for DSB (inclusive budgetteret udbytte fra selskabet):

	1995	1996	1997	1998
	Mio. kr.			
Stiftertilgodehavende	-1.200			
Kompensation til DSB i øvrigt, netto	765	790	575	680
Bevillingskorrektion i alt	-435	790	575	680

At beløbet – når der tages højde for indbetalingen på 1.200 mio. kr. samt forventet udbytte – er større

end det, der på FL 1995 er anført som rederiets netto bidrag til DSB (drift og anlæg), skyldes at DSB