

som nævnt er forudsat at skulle betale DSB Rederi A/S for besejlingen af Århus-Kalundborg overfarten og de samfundsbegrundede overfarter, hvilket DSB derfor skal have midler til. Samtidig er der foretaget en række øvrige korrektioner, der relaterer sig til bl.a. nye indtægter fra selskabets betaling af havneafgift og nye udgifter i forbindelse med højere betaling for overførsel af jernbanevogne end hidtil forudsat, idet betalingen nu også skal dække rederiets kapitalomkostninger m.v.

Da opgørelsen er foreløbig, vil den efterfølgende blive justeret bl.a. efter det faktiske tidspunkt for selskabets stiftelse og konsekvenserne heraf optaget på efterfølgende bevillingslove. Såfremt den endelige åbningsbalance medfører betydende ændringer i de opgjorte beløb vil Folketingets Finansudvalg blive orienteret herom.

Endvidere vil der på de årlige tillægsbevillingslove blive optaget en udgiftsbevilling til dækning af moms for DSB som følge af selskabsdannelsen. Udgiften er statsfinansiel neutral, idet den modsvares af en tilsvarende indtægt under Told- og skattestyrelsen.

Ud over ovennævnte bevillingsmæssige konsekvenser for DSB vil omdannelsen af DSB rederi til aktieselskab have en række andre konsekvenser af betydning for statsfinansierne, hvoraf kan nævnes:

Indbetalingen af de 1.200 mio. kr. til statskassen i 1995 medfører, at renteudgiften på statsgælden reduceres.

Ikke udloddet overskud akkumuleres i selskabet med værdistigning på selskabets aktier til følge. I 1998 forudsættes som anført solgt 25 pct. af aktierne.

Selskabet vil endvidere skulle betale selskabsskat til staten af årets overskud samt moms og øvrige afgifter.

Selskabet vil ikke være dækket af statens selvforsikring, hvorved staten sparer udgifter til havarier m.v. i forbindelse med DSB's rederivirksomhed.

Staten undgår at skulle finansiere eventuel fremtidig tonnagefornyelse.

Staten undgår omstillingsomkostninger i forbindelse med Storebæltsforbindelsens etablering, jf. hensættelsen hertil på ialt 150 mio. kr. i selskabets åbningsbalance.

DSB's personaletal vil blive reduceret svarende til de overenskomstansatte, der flyttes over, samt de tjenestemænd, der vælger at overgå til ansættelse i selskabet.

Der forudses herudover ingen økonomiske eller administrative konsekvenser.

7. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indebærer, at selskabet konkurrerer på fair og lige vilkår med private rederiselskaber.

9. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet og Erhvervsministeriet. Det er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer, hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Efter lovforslaget stiftes aktieselskabet med en aktiekapital på 400 mio. kr., hvor aktierne ejes af staten ved DSB. Efter bestemmelserne i stk. 3 og 4 indskydes DSB's rederivirksomhed og DSB's aktier i Dampskibsselskabet Øresund A/S og ScandLines A/S som betaling for de aktier, der tegnes (apportindskud).

De indskudte aktiver og passiver er opgjort til en foreløbig anslået værdi pr. 1. januar 1995, og der skal derfor i forbindelse med stiftelsen udarbejdes en revideret åbningsbalance. Selskabets eksterne revisor udarbejder sædvanlig vurderingsberetning i henhold til aktieselskabsloven.

Værdien af overtagne skibe er skønnet til 1.252 mio. kr., mens værdien af inventar, varebeholdninger, likvider samt overtagne tilgodehavender er skønnet til ialt ca. 302 mio. kr. Værdien af finansielle aktiver er opgjort til ca. 123 mio. kr. Beløbet inkluderer aktier i DSØ A/S og ScandLines A/S, jf. bestemmelsen i stk. 4.

DSB's rederivirksomhed besejler i dag følgende DSB-ejede havne: Halsskov, Knudshoved, Rødby Færgehavn og Gedser, hvortil kommer DSB-ejede havneafsnit i Korsør og Nyborg havne. Endvidere besejles en række øvrige havne, som ikke er ejet af DSB. Og endelig besejler ScandLines A/S, som er 50 pct. ejet af DSB, såvel DSB's havneanlæg som statshavnen i Helsingør.

Det forudsættes, at samtlige DSB's aktiver i havne, der ikke er ejet af DSB, og som er knyttet til den nuværende rederivirksomhed, overtages af DSB Rederi A/S. Det drejer sig bl.a. om et opmarchareal i Kalundborg Havn. I Korsør overtager selskabet endvidere en ejendom i Korsør (»Færggården«), der er udlejet til DSB Færgerestauranter & tax-free shops A/S.