

I de af DSB ejede havne forudsættes selskabet generelt at overtage de særlige havneinstallationer, der er relateret til færgerne, dvs. færgeklapper, forsyningstårne m.v. Endvidere forudsættes selskabet at overtage de terminalbygninger m.v. med naturligt tilhørende arealer, der i dag anvendes i forbindelse med rederivirksomheden, og som er matrikuleret eller vil kunne matrikuleres. Selskabet overtager således ikke selve havneanlæggene, herunder lejer og opmarcharealer, der forbliver DSB's ejendom. Der opnås herved en ordning, der principielt svarer til ordningen i statshavnene. Selskabet vil fremover have mulighed for at etablere nye anlæg i DSB's havne for egen regning.

For besejlingen af havnene betales havneafgifter til DSB på lige vilkår med andre rederier. I det omfang enkelte bygninger, som benyttes til rederivirksomheden, ikke kan udmatrikuleres og dermed forbliver DSB's ejendom, betaler selskabet for benyttelse leje til DSB på markedsvilkår.

I DSB's havneafsnit i Korsør og Nyborg havne samt i havnene Halsskov og Knudshoved forudsættes de særlige havneinstallationer m.v. dog at forblive DSB's ejendom, hvilket har sammenhæng med, at færgoverfarterne på Storebælt indstilles i løbet af få år. Det forudsættes videre, at selskabet ikke betaler havneafgift, men i stedet betaler samtlige udgifter til drift og vedligeholdelse af disse havne.

Værdien af overtagne arealer og bygninger anslås samlet til ca. 143 mio. kr., medens værdien af overtagne havneinstallationer er skønnet til ca. 93 mio. kr.

Endelig er rederivirksomhedens »goodwill« på baggrund af en vurdering af selskabets indtjenings- evne værdisat til 400 mio. kr.

De samlede aktiver udgør således alt i alt ca. 2.315 mio. kr.

Til passiverne hører bl.a. forpligtelserne i § 5 i lovforslaget. Det drejer sig bl.a. om feriepengeforpligtelser og opsparet overarbejde, som er ansat til en værdi af 140 mio. kr.

Til ekstraordinære omkostninger i forbindelse med afviklingen af overfarterne Korsør-Nyborg, Halsskov-Knudshoved og Århus-Kalundborg som følge af etableringen af Storebæltsforbindelsen hen- sættes et beløb på 150 mio. kr.

Endvidere er der hensat 25 mio. kr. i en omstruktureringfond til diverse ekstraordinære omkostninger i forbindelse med omdannelsen til aktieselskab, f.eks. omregistrering af færgerne, anskaffelse af edb-udstyr til kørsel af nyt regnskabssystem m.v.

DSB indskyder ovennævnte aktiver og passiver, der netto udgør en værdi på 2 mia. kr., som apportindskud i selskabet og modtages som betaling herfor

alle aktierne i det nye selskab, nominelt 400 mio. kr., anslået indre værdi 800 mio. kr., samt et stiftertilgodehavende på 1,2 mia. kr., som skal være indfriet senest 31. december 1995.

Størrelsen af selskabets aktiekapital samt størrelsen af overkursfonden er fastlagt ud fra et ønske om at etablere det nye selskab med en kapitalstruktur, der muliggør, at selskabet kan drives forretningsmæssigt, samt afspejler såvel niveauet i sammenlignelige passagerrederier som de specielle vilkår for DSB Rederi A/S.

DSB rederis eksterne revisor har ud fra den valgte kapitalstruktur og de af DSB rederis ledelse udarbejdede budgetter m.v. vurderet, at selskabet kan drives på forretningsmæssige vilkår.

Til § 2

Lovforslaget indebærer, at DSB Rederi A/S kan virke på samme grundlag som private rederivirksomheder, og der vil derfor ikke blive stillet statsgaranti for de lån og andre forpligtelser, selskabet optager og påtager sig efter stiftelsen.

Selskabet bør derfor have fri adgang til at tilpasse sine aktiviteter efter de forretningsmæssige og markedsmæssige forhold, og selskabet kan drive anden virksomhed, der har en forretningsmæssig sammenhæng med rederivirksomheden. Selskabet kan drive virksomhed i helt eller delvist ejede datterselskaber og kan indgå forskellige former for samarbejde med andre virksomheder. Selskabet kan drive virksomhed under andre navne.

Kerneområdet for rederiets aktiviteter er Danmark og tilstødende farvande, men rederiet kan også operere internationalt i form af ruteetablering mellem to tredjelande.

Antallet af bestyrelsesmedlemmer fastsættes i vedtægterne og vælges, bortset fra medarbejdervalgte medlemmer, på generalforsamlingen. Bestyrelsen vil blive sammensat af såvel personer med indsigt og erfaring i rederidrift som personer med anden forretningsmæssig og ledelsesmæssig ekspertise.

Efter stk. 3 kan DSB Rederi A/S' indtræden i retligheder vedrørende DSB rederivirksomheds skibe registreres på grundlag af denne lov og således ske uden yderligere oprettelse af dokumenter.

Til § 3

For selskabet gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov, hvilket alene har betydning for så vidt angår de udlånte tjenestemænds ret til at deltage i medarbejdervalg af bestyrelsesmedlemmer, jf. lovforslagets § 6, stk. 6. For så vidt angår medarbejdernes repræsentation i