

Bemærkninger til lovforslaget

1. Indledning.

Den del af lovforslaget, der vedrører letbaner, fremsættes som konsekvens af vedtagelsen af lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., hvori indgår oprettelse af lette bybaner (letbaner) i hovedstadsområdet, som skal drives af tre selskaber (Ørestads-selskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S).

Den del af lovforslaget, der vedrører lønindeholdelse m.v., er en opfølgning af bestemmelserne i kapitel VII, punkt 9, i finanslovaftalen for 1993 om forstærket restanceinddrivelse, jf. aftalens bilag 6, punkt 7. Det foreslås her, at der tilvejebringes hjemmel til indeholdelse i løn m.v. for skyldige kontrolafgifter ved kørsel med S-tog i det storkøbenhavnske område uden gyldig rejsehjemmel.

2. Letbaner

I den gældende lov nr. 274 af 3. maj 1989 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik er der fastsat bestemmelser om varetagelse af den almindelige rutekørsel indenfor hovedstadsområdet omfattende Københavns og Frederiksberg Kommuner samt København, Frederiksberg og Roskilde Amtskommuner. Det er endvidere bestemt, at banetrafikken i hovedstadsområdet udføres af DSB og privatbanerne i overensstemmelse med de herom gældende love og bestemmelser med de begrænsninger, der følger af loven om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

Ifølge den gældende lov skal Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) udarbejde en samlet plan for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet for så vidt angår den trafik, der udføres som almindelig rutekørsel med bus, af DSB med tog, der alene betjener hovedstadsområdet, og af privatbanerne. HT fastsætter takster og billetteringssystem for rejser med bus og tog, der alene foretages inden for hovedstadsområdet. Indtægterne fra salg af kort og billetter fordeles mellem HT, DSB og de berørte privatbaner på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

Ved lovforslaget vil letbanerne blive inddraget i den samlede trafikplanlægning for hovedstadsområ-

det. Den trafik, der udføres af letbanerne, vil tillige blive omfattet af HT's takstfastsættelse og endelig vil letbanerne blive omfattet af den indtægtsfordeling, der er fastsat i den gældende lov.

Efter loven om Ørestaden m.v. skal anlæg og drift af letbanerne udbydes offentligt. Det har under Folketingets behandling af Ørestadslovforslaget været forudsat, at både private og offentlige virksomheder kan give tilbud på opgaven om at anlægge og drive letbanerne.

Blandt de offentlige virksomheder, som naturligt vil kunne byde på denne opgave, er Hovedstadsområdet Trafikselskab og DSB. Bestemmelserne i denne lovs §§ 1 og 4, som fastlægger HT som ansvarlig for bustrafikken og DSB, privatbanerne og letbanerne som ansvarlige for banetrafikken i hovedstadsområdet, er ikke til hinder for, at trafiksselskaberne indbyrdes kan udføre trafik som entreprenører for hinanden. HT og DSB vil således kunne give tilbud på opgaven om at stå for driften af letbanerne og vil kunne medvirke ved rådgivningen i forbindelse med anlæg af disse baner.

3. Restanceinddrivelse

a. Lønindeholdelse.

Ved lov nr. 380 af 6. juni 1991 om ændring af forskellige lovbestemmelser om inddrivelse af offentlige fordringer fik Hypotekbanken hjemmel til at inddrive en række offentlige krav ved indeholdelse i løn m.v., og samtidig blev inddrivelsen af alle statslige restancer samlet i Hypotekbanken, bortset fra restancer hidrørende fra fordringer under told- og skattemyndighedernes, kommunernes og Justitsministeriets områder.

Anvendelsen af lønindeholdelse som led i restanceinddrivelsen, herunder i inddrivelsen af skyldig studiegæld, har medført en markant stigning i indbetalte beløb. Eksempelvis bevirkede indførelsen af adgangen til lønindeholdelse på studiegældsområdet i 1988 en stigning i indbetalingerne på 14,2 mill. kr. i 1989 i forhold til tidligere år.

Antallet af aktuelt udstedte pålæg om lønindeholdelse har dog indtil nu været begrænset. Alene tilstedeværelsen af dette inddrivelsesmiddel som et mu-