

Ad 1a. Lovudkastets forudsætninger om brobygningsaktivitet

Efterskoleforeningen anfører, at antallet af efterskoleelever i lovudkastets beregningsforudsætninger er lavt sat, idet der eksempelvis i indeværende skoleår er mere end 15.000 elever i 10. klasse.

Det vil endvidere efter Efterskoleforeningens vurdering være realistisk at regne med, at en betydelig andel af efterskolernes elever vil være i brobygning i mere end 2 uger. Efterskoleforeningen henviser herunder til de eksisterende muligheder for meritgivende brobygning i op til fem uger samt til, at der i økonomibemærkningerne er anført, at udgifterne er vurderet på baggrund af 2 ugers obligatorisk brobygning samt i gennemsnit en yderligere uges brobygning pr. elev.

Dansk Friskoleforening anfører, at det er deres umiddelbare opfattelse, at mere end 5 % af eleverne i 9. klasse vil deltage i obligatorisk brobygning.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Aktivitetsforudsætningen om samlet 15.000 elever i 10. klasse på de frie kostskoler svarer til aktivitetsforudsætningerne på finanslovsforslaget for 2008. Disse er baseret på andelen af 10. klasseelever i de senest indberettede tal fra efterskolerne samt en prognose for den generelle elevtalsudvikling. Der kan ikke opereres med forskellige skøn for samme elevtal, hvorfor forudsætningerne for økonomien i forslaget følger finanslovsforudsætningerne.

Efterskoleforeningen er blevet orienteret om, at forudsætningen om en ekstra uges brobygning beror på en fejl i teksten i lovudkastet, og at udgiftsskønnet er baseret på en forudsætning om 2 ugers obligatorisk brobygning pr. elev. Udgiftsskønnet på 2,2 mio. kr. er derfor korrekt. Skønnet over omfanget af brobygning pr. elev stemmer overens med det samlede skøn over omfanget af brobygning, som ligger til grund for vejledningsloven, differentieret i forhold til skoleformer. De eksisterende meget vide rammer for meritgivende brobygning benyttes i dag kun i meget begrænset omfang og ændres ikke hverken i kraft af vejledningsloven eller den foreslåede omlægning af befordringstilskudsordningen, da de ikke har været omfattet af den hidtidige befordringsordning. De giver derfor ikke anledning til en ændring af udgiftsskønnet.

Ad 1b. Lovudkastets udgiftsskøn

Efterskoleforeningen anfører, at udgiftsberegningen i lovforslaget er urealistisk lav, og vurderer, at udgiftsbehovet vil være to til tre gange højere. Dette begrundes blandt andet med, at brobygningseleverne fra efterskolerne vil være afskåret fra at bruge offentlig befordring, idet denne ikke er dimensioneret til at imødekomme elevernes befordringsbehov i forbindelse med brobygning. Foreningen af Husholdnings- og Håndarbejds-

skoler anfører, at de ikke mener, at udgiftsberegningen i lovforslaget står mål med de faktiske udgifter til brobygning. Endelig anfører Dansk Friskoleforening, at de ud fra elevernes og skolernes placering i forhold til de typiske brobygningsinstitutioner vurderer, at bevillingen ikke vil svare til det reelle behov ud fra lovens forudsætninger.

Undervisningsministeriets bemærkninger

I forhold til de tre foreningers betragtninger er det centrale i forslaget, at det alene sigter på at etablere ordninger, som ikke stiller eleverne ved de frie grundskoler økonomisk ringere, end de ville være stillet under den hidtidige ordning. Udgiftsskønnet kan derfor ikke vurderes på baggrund af en opgørelse eller et skøn over forventede samlede udgifter til befordring i forbindelse med brobygning, da samtlige sådanne udgifter ikke ville være omfattet af den hidtidige ordning.

Særligt Efterskoleforeningens bemærkninger omkring muligheden for offentlig transport er her relevante, da sammenligningsgrundlaget for den foreslåede ordning således må være den stærkt begrænsede mulighed for at anvende den hidtidige ordning, som er knyttet til køb af månedskort til offentlig transport. Den foreslåede ordning vil således efter alt at dømme være en betydelig forbedring af efterskolernes muligheder for at udnytte tilskuddet til befordring i kraft af den øgede fleksibilitet i forhold til befordringsformer og kan fx etablere egen befordring på fordelagtige vilkår.

I forhold til Dansk Friskoleforenings betragtninger er det i forslaget forudsat, at det på baggrund af skolernes placering vil være halvdelen af eleverne på de frie grundskoler, som vil have behov for befordring til brobygning. Dette er en fordobling i forhold til andelen af elever i folkeskolen, der vurderes at have behov for befordring, og der er dermed taget højde for, at de frie grundskoler kan være placeret i større afstand fra brobygningsinstitutionerne.

Ad 1c. Administration

Skolelederens Fællesrepræsentation finder det beklageligt, at lovudkastet lægger op til øget administration.

Efterskoleforeningen ser gerne, at der er mulighed for at opstille retningslinier for udgiftsrefusionen, der indebærer relativ større refusion til de efterskoler, der af geografiske og transportmæssige årsager har de største udgifter, frem for at foretage en ensartet fordeling bestemt af skolens elevtal. Den foreslåede model kan enten administreres af Undervisningsministeriet i forbindelse med den almindelige tilskudsanvisning eller af Efterskoleforeningen.

I det omfang Efterskoleforeningen bliver bedt om at påtage sig dele eller hele administrationen af ordningen foreslår foreningen, at bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 631 af 02/07/2003 gøres gældende i relation til administration, regnskabsaflæggelse og revision, herunder også en mulighed for at anke foreningens afgørelse om tilsagn og udbetaling af tilskud inden

for en 4 ugers frist. Det forudsættes endvidere, at beløbet til fordeling anvises forskudsmæssigt, og at regnskabet kan indgå i foreningens samlede årsrapport, der også fremsendes til ministeriet.

Foreningen af private gymnasier og studenterkurser anfører, at den foreslåede konstruktion med inddragelse af vikarkassen forekommer administrativt tung og fordyrende i forhold til de relativt få midler, der skal fordeles. Der foreslås i stedet en taxametertilskudsforhøjelse.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Den foreslåede administration via Fordelingssekretariatet for friskoler og private grundskoler betyder, jf. den særlige bevillingsbestemmelse på finanslovskonto 20.22.02., at maksimalt 3 pct. af bevillingen kan anvendes til administration. Disse 3 pct. er lagt til grund i det vurderede udgiftsskøn, hvorfor udgifterne til administration ikke reducerer de midler, der er til rådighed for skolerne/eleverne. Endvidere er den foreslåede puljeordning og administrationen heraf vurderet som den mest hensigtsmæssige af hensyn til ensartethed i forhold til de eksisterende befodringsordninger for de frie skoleformer, for ikke at komplicere taxameterberegningen unødigt og for at skabe mulighed for at tilskuddet målrettes de skoler/elever, hvor behovet er størst.

Det skal i øvrigt for så vidt angår Efterskoleforeningens høringssvar bemærkes, at der ikke med forslaget er lagt op til en egentlig refusionsordning i den forstand, at skolerne/eleverne kan forvente at få refunderet alle udgifter til befodrning udover den fastsatte egenbetaling.

Ad 1d. Brobygning fra 10. klasse som heltidsundervisning i en ungdomsskole

Ungdomsskolernes Udviklingscenter anfører, at det forudsættes, at brobygning i forbindelse med kommunale ungdomsskolars aktiviteter, som består af heltidsundervisning, der kan sidestilles med fx folkeskolens 10. klasse også omfattes af kommunernes forpligtelse til at yde tilskud til befodrning.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Det foreslås at Ungdomsskolernes Udviklingscenters bemærkning imødekommes, så elever i ungdomsskoler, der deltager i heltidsundervisning omfattes af de foreslåede regler i folkeskoleloven, om at kommunen sørger for befodrning i forbindelse med brobygning.

Ad 2. Ny fleksibel ordning for tilskud til befodrning for elever i visse uddannelser

SOSU-lederforeningen, Interesseforening for Handelsskolernes Ledelser og Foreningen af Skoleledere anfører, at forslaget om en mere fleksibel ordning for befodringsordning, hvor uddannelsesstedet skal sørge for den uddannelsessøgendes befodrning, vil pålægge uddannelsesstederne en urimelig administrativ belastning med at sikre, at det er den korrekte

strækning der gives rabat til. De tre foreninger anfører tillige, at det vil give problemer for uddannelsesstederne at administrere lokaler kasser på skoleafdelingerne til udbetaling af refusion til eleverne. Endelig anfører de tre foreninger, at der mangler en afklaring på ansvaret for, at eleven får tilskud til den korrekte strækning mellem bopæl og uddannelsessted.

Ungdomsskolernes Udviklingscenter anfører endvidere, at ordningen også bør omfatte elever i erhvervsgrunduddannelserne (EGU), der også har problemer omkring kort praktikforløb, kort varsel m.v., og de unges økonomi omkring befordring ikke må udgøre en barriere, der fører til frafald.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Med den nye fleksible ordning for tilskud til befordring tilrettelægger det enkelte uddannelsessted selv, hvordan tilskuddet ydes. Uddannelsesstedet har derfor mulighed for at vælge en løsning, der medfører mindst mulig administration og netop passer til den type uddannelsesmønster, som eleverne på det konkrete uddannelsessted har. Uddannelsesstedet har også mulighed for at henvise deres elever til den nuværende rabatordning, hvis det skønnes, at denne ordning er optimal for netop deres elever. Styrelsen refunderer uddannelsesstedernes faktisk udgifter til befordring efter fradrag af egenbetalingen.

For så vidt angår EGU-eleverne foreslås det at ændre bemærkningerne til lovudkastet, så undervisningsministeren ikke udelukkes fra at fastsætte regler om, at EGU-elever omfattes af den nye fleksible ordning for tilskud til befordring. Den nærmere udmøntning af reglerne bør dog komme an på en analyse af EGU-tilbudene.

Ad 3. Øvre og nedre grænse for rabat og øvre grænse for godtgørelse efter en kilometersats

DSB, Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab og Arriva anfører, at såfremt der fastsættes en øvre grænse for rabat, skal der ske en grundlæggende omprogramering af de aftalte pris – og afregningsalgoritmer i trafikselskabernes salgssystem, ligesom der skal programmeres mulighed for at der kan dispenseres fra den øvre grænse. DSB understøtter, at det må forudsættes, at rabatgræsen drøftes med trafikselskaberne før en endelig beslutning træffes og foreslår at dette skal fremgå af lovforslagets bemærkninger. DSB foreslår endvidere, at det under lovforslaget administrative konsekvenser for erhvervslivet tilføjes, at eventuelle regler fastsat i medfør af lovforslagets § 1, nr. 4, vil indebære omkostninger til omprogramering af de befodringsansvarliges salgssystemer og påføre den befodringsansvarlige en administrativ byrde.

Nordjyllands Trafikselskab anfører, at fastsættelse af en nedre grænse for rabat kan skabe øget administration og konflikter mellem det offentlig og borgerne (eleverne). Derudover vil den foreslåede model skabe forskelsbehandling af eleverne.

GL, Dansk Blindesamfund, SOSU-lederforeningen, Interesseforening for Handelsskolernes Ledelser og Foreningen af Skoleledere anfører, at der på visse uddannelser er en række fag, som kun kan gennemføres på en enkelt eller nogle enkelte skoler i hele landet, hvorfor det vil være uheldigt, at der indføres en øvre grænse for rabat. GL understreger, at det må være et krav, at der er mulighed for at dispensere for den øvre grænse for rabat.

Endelig anfører SOSU-lederforeningen, Interesseforening for Handelsskolernes Ledelser og Foreningen af Skoleledere, at der mangler en afklaring af betaling af broafgift fx fra Malmø eller på Storebælt.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Undervisningsministeriet har noteret sig problemerne med fastsættelse af en øvre grænse for rabat. Den nærmere tilrettelæggelse af trafikskaberne administrative rolle i forbindelse med en øvre grænse for rabat vil blive fastlagt i samarbejde med trafikskaberne. Administrationen vil blive søgt tilrettelagt, så den i videst muligt omfang kan håndteres automatisk uden øgede merudgifter for trafikskaberne.

Den nedre grænse for rabat vil blive søgt tilrettelagt, så den skaber mindst mulig forskelsbehandling og administration. Den nærmere fastsættelse af en nedre grænse og reglerne herfor, vil blive fastlagt i samarbejde med trafikskaberne.

Det fremgår af bemærkningerne til lovudkastet, at den øvre grænse for rabat kan suppleres med en mulighed for dispensation, hvis en uddannelse kun udbydes udenfor det område, hvor den almindelige rabatordning dækker. Ordningen forventes indrettet, så elever, der kun kan tage deres uddannelse på en enkelt eller enkelte skoler i hele landet, ikke påføres øgede transportudgifter i forbindelse med indførslen af den øvre grænse for rabat.

Undervisningsministeriet skal yderligere bemærke, at det ikke påtænkes at udvide befordringstilskuddet til også at omfatte udgifter til broafgift, som ikke var omfattet af den tidligere amtskommunale befordringsordning. Eleverne modtager en godtgørelse på 0,70 kr. pr kilometer og vil ikke blive refunderet for eventuelle broafgifter.

Ad 4. Selvbetjeningssystemets tilgængelighed for blinde og svagsynede

Dansk Blindesamfund anfører, at de forventer, at det web-baserede selvbetjeningsmodul (Det fælles uddannelseskort) gøres tilgængeligt for blinde og svagsynede og andre personer med et handicap.

Undervisningsministeriets bemærkninger

På grund af den korte tidshorisont i forbindelse med udviklingen af det webbaserede selvbetjeningsmodul (Det fælles uddannelseskort) vil det desværre ikke i opstartsfasen være tilgængeligt for blinde og svagsynede.

Styrelsen vil dog undersøge mulighederne for på længere sigt at gøre selvbetjeningssystemet tilgængeligt for blinde og svagsynede.

For blinde og svagsynede og andre, der ikke har mulighed for at indtaste deres ansøgning om ret til rabat via Internettet, vil det i stedet være muligt at henvende sig på uddannelsesstedet, der i samarbejde med den uddannelsessøgende kan søge om ret til rabat på den uddannelsessøgendes vegne.

Ad 5. Trafikselskabernes udgifter i forbindelse med det nye selvbetjeningssystem

BAT henleder opmærksomheden på, at forslaget om obligatorisk elektronisk ansøgning om befodringsrabat gennem styrelsens og trafikelskabernes nye fælles selvbetjeningssystem medfører en betydelig udgift for BAT, da trafikelskabet pt. ikke har et elektronisk kortudstedelsessystem, der kan honorere de krav som affødes af forslaget.

Af budgetmæssige årsager understreger BAT derfor, at trafikelskabet må fastholde muligheden for en mere lavteknologisk løsning baseret på det programmel, BAT har til rådighed pt.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Det er hensigten, at eventuelle regler om en nedre grænse for rabat skal udarbejdes i samarbejde med de befodringsansvarlige trafikelskaber. Reglerne vil blive søgt tilrettelagt, så den skaber mindst mulig forskelsbehandling og administration. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til punkt 3 i notat af 2. oktober 2007.

Spørgsmålet om hvorvidt BATs kortudstedelsessystem kan honorere de krav, det nye fællessystem stiller, drejer sig kun om, hvordan de oplysninger, der tages af den uddannelsessøgende i fællessystemet, videregives og behandles af trafikelskabet.

Uanset om BAT i en overgangsperiode får en lavteknologisk særordning, vil uddannelsessøgende, der ønsker at købe et abonnementskort med rabat hos BAT, skulle søge om rabat gennem det fælles selvbetjeningssystem på samme måde som alle andre uddannelsessøgende.

Ad 6. Videregivelse af oplysninger om SU i forbindelse med Wild-Card og 4U

Danske Studerendes Fællesråd og Rektorkollegiet, herunder Københavns Universitet udtrykker tilfredshed med, at SU-loven tilpasses den udvidelsen af Wildcard-ordningen. Københavns Universitet tilkendegiver dog et ønske om, at jernbanevirksomhederne – indtil elektroniske oplysninger kan overføres – kan godkende en udskrift af SU-systemet attesteret af uddannelsesstedet som tilstrækkelig dokumentation ved køb af WildCard m.v.

I forbindelse med forslaget om videregivelse af personnumre til jernbanevirksomhederne udtrykker Datatilsynet betænkeligheder i forhold til persondatalovens § 5 og databeskyttelsesdirektivets artikel 6 om saglighed og proportionalitet. Endvidere henstiller Danmarks Konservative Studerende, at der kun videregives personlige oplysninger til DSB og Arriva efter tilladelse fra den uddannelsessøgende.

Datatilsynet finder ikke, at det er i overensstemmelse med persondatalovens generelle regler om proportionalitet, hvis styrelsen videregiver oplysninger om alle uddannelsessøgende over 25 år, der modtager SU, til jernbanevirksomhederne. Samtidig vurderer Datatilsynet, at behandling af oplysninger om personnummer i forbindelse med Arrivas salg af 4U til SU-modtagere over 25 år ikke opfylder persondataloven og databeskyttelsesdirektivets regler om saglighed. Datatilsynet anbefaler derfor styrelsen at finde en anden løsning, eksempelvis ved alene at videregive navn og adresse og evt. studienummer eller ved at etablere afgang for jernbanevirksomhederne til – med SU-modtagerens samtykke – at fortage opslag i styrelsens register.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Datatilsynets betænkeligheder omkring proportionalitet og saglighed kan imødekommes ved, at jernbanevirksomhederne får elektronisk adgang til at indhente de relevante oplysninger direkte i det SU-administrative system. Herved kan WildCard eller 4U kunden give samtykke til, at jernbanevirksomheden indhenter oplysninger om SU på baggrund af kundens personnummer. Salget vil således være afhængig dette samtykke, og kunder, der ikke ønsker at opgive deres personnummer, vil ikke kunne købe WildCard eller 4U.

Denne løsning er imidlertid IT-teknisk mere kompliceret og forventes at stille krav om, at den offentlige standardiseringsproces følges ved fastlæggelse af de tekniske krav til udvekslingen af data mellem parterne. En teknisk løsning vil derfor ikke forventes at kunne være parat allerede fra januar 2008 og overgangsordningen, hvor kunden benytter en støttemeddelelse som dokumentation for modtagelse af SU, forventes derfor at måtte fortsætte langt ind i 2008.

I overgangsperioden har DSB – for at begrænse mulighederne for snyd – instrueret sine salgssteder om kun at godkende en original støttemeddelelse som dokumentation i forbindelse med salg af WildCard til SU-modtagere. Styrelsen er enig med Københavns Universitet i, at en udskrift fra SU-systemet attesteret af uddannelsesstedet, er tilstrækkelig dokumentation for modtagelse af SU. Det er dog op til DSB at vurdere hvilken dokumentation, der kræves i forbindelse med salg af WildCard til SU-modtagere.

Ad 7. Hjemmel til elektronisk at videregive oplysninger fra Styrelsen for Statens Uddannelsesstøtte til trafikskaberne

FynBus og Nordjyllands Trafikskaber udtrykker ønske om, at den foreslåede hjemmel til at videregive oplysninger om tildeling af SU til jernbanevirksomhederne i forbindelse med WildCard-ordningen udvides til også at omfatte landet øvrige trafikskaber. Formålet med udvidelse er at sikre, at sikre det juridiske grundlag for en eventuel udvidelse af det webbaserede selvbetjeningsystem for rabat til befordring for uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser til også at omfatte rabatordningen for studerende ved videregående uddannelser.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Den foreslåede hjemmel i SU-loven til at videregive oplysninger til jernbanevirksomhederne knytter sig udelukkende til DSB og Arriva, der er omfattet af den i lovudkastet beskrevne aftale mellem DSB og Transport- og Energiministeriet.

Hjemlen til elektronisk at videregive oplysninger til trafikskaberne i forbindelse med salg af abonnementskort med rabat til studerende ved videregående findes imidlertid allerede i § 5 a i lov om befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser. Hjemlen blev indført ved lov nr. 312 af 19. april 2006 om ændring af lov om statens uddannelsesstøtte og lov om befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser (Justering af betingelserne for udenlandske statsborgeres ret til statens uddannelsesstøtte (SU), SU uden for klippekortet til visse studieforberedende kurser på gymnasialt niveau efter fuldført gymnasial uddannelse og forenkling af rabatordning m.v.).

Ad 8. Ændring af tidspunktet for satsregulering af egenbetaling fra 2009

Danske Regioner gør i sit høringssvar opmærksom på trafikskaberne fra 2009 ikke længere ændrer takster den 3. søndag i januar, som de hidtil har haft tradition for. I stedet ændres taksterne den 2. søndag i januar, så takstændringerne gennemføres sammen med de store køreplansændringer.

Undervisningsministeriets bemærkninger

Det fremgår af såvel lov om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser m.v. som lov om befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser, at satsen for egenbetalingen m.v. reguleres hvert år den 3. søndag i januar.

Idet det vil være u hensigtsmæssigt, at trafikskaberne takstændringer fra 2009 sker på et andet tidspunkt end reguleringerne efter de ovennævnte love, foreslå lovudkastet suppleret med bestemmelser, så undervisningsministeren fremover kan fastsætte tidspunktet for den årlige regulering af satsen for egenbetaling.