

andre uddannelser, der har lignende forløb, hvor eleverne med kort varsel skal deltage i kortere forløb, fx erhvervsgrunduddannelserne, er omfattet af ordningen.

## 2.2. Andre justeringer af befordringsrabatordningen

### 2.2.1. Øvre og nedre grænse for rabat og øvre grænse for godtgørelse efter en kilometersats

Den hidtidige amtskommunale befordringsgodtgørelsesordning for uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser gav hjemmel til kun at yde en godtgørelse på 50 pct. af befordringsudgiften ud over egenbetalingen til den uddannelsessøgendes befordring mellem bopæl og skole, hvis den uddannelsessøgende ikke valgte den nærmeste ungdomsuddannelse.

På grund af vanskeligheder ved at identificere den nærmeste (relevante) skole, valgte kun et mindretal af amtskommunerne at udnytte denne mulighed, og reglen blev ikke videreført i den nye statslige befordringsrabatordning for uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser. Der er derfor ikke efter de gældende regler en øvre grænse for, hvor meget uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser kan få i rabat, når blot abonnementskortet dækker den daglige transport på strækningen mellem bopæl og uddannelsessted.

Styrelsen, der træffer afgørelse om ret til rabat, har i enkelt tilfælde måttet godkende rabat på abonnementskort til meget lange rejsestrækninger, da det ud fra en konkret vurdering ikke har været muligt at afvise rabat med henvisning til, at der ikke kan være tale om daglig transport mellem bopæl og uddannelsessted. I alle tilfælde har der været et uddannelsessted, der har udbudt samme uddannelse inden for en langt kortere afstand fra den uddannelsessøgendes bopæl.

Med det nuværende udbud af ungdomsuddannelser i Danmark burde det ikke være nødvendigt at vælge en ungdomsuddannelse, der ligger flere hundrede kilometer væk fra den uddannelsessøgendes bopæl. Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel til, at undervisningsministeren kan fastsætte en øvre grænse for rabat, så befordringsrabatordningen ikke til fulde tilgodeser uddannelsessøgende, der vælger et uddannelsessted, der ligger uforholdsmæssigt langt fra den uddannelsessøgendes bopæl, fx i en anden landsdel. Reglerne kan tænkes udformet som en maksimal rabat for hver dag abonnementskortet gælder, hvorefter den uddannelsessøgende har fuld egenbetaling. Denne regel kan eventuelt suppleres med en mulighed for dispensation, hvis den pågældende uddannelse kun udbydes uden for det område, hvor den almindelige rabatordning dækker. Det er hensigten, at sættes en

grænse, så rejser mellem fx Odense og København eller mellem Århus og Aalborg ikke eller kun i begrænset omfang påvirkes.

Problemstillingen omkring uforholdsmæssig lang og tidskrævende daglig befordring gør sig også gældende for så vidt angår retten til godtgørelse efter en kilometersats. Der foreslås derfor ligeledes indført hjemmel til at kunne formindske godtgørelsen for strækninger, der er meget længere end det normale. Grænsen kan evt. sættes på rejsestrækninger på mere end samlet 300-350 kilometer om dagen, hvilket svarer til ovennævnte grænser for rabat.

For så vidt angår en nedre grænse for befordringsrabat var satsene for befordringsgodtgørelsen efter den amtskommunale ordning i de fleste amtskommuner fastsat, så den uddannelsessøgende kun ville opnå godtgørelse, hvis befordringsbehovet oversteg, hvad der svarer til et to-zoners periodekort. I forbindelse med etableringen af den nye statslige ordning blev de amtskommunale satser for egenbetaling harmoniseret, så der gælder samme sats i hele landet. Det har imidlertid betydet, at uddannelsessøgende hos nogle trafikskaber kan opnå rabat på abonnementskort til to zoner.

Ifølge langt de fleste trafikskabers regler er det ikke muligt at udstede et periodekort for mindre end to zoner. Det betyder, at uddannelsessøgende, der bor i samme zone som deres skole, i princippet kan købe et to-zoners kort til den daglige befordring mellem hjemmet og uddannelsesstedet. I de trafikskaber, hvor prisen på et to-zoners kort er højere end egenbetalingen, har uddannelsessøgende, der fx bor 500 meter fra deres skole, i princippet mulighed for at opnå rabat på et to-zoners kort, selvom de reelt ikke har brug for befordring mellem deres bopæl og skole.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel til at fastsætte regler om en nedre grænse for rabat, så der ikke kan gives rabat på et større antal zoner end nødvendigt for at dække befordringsbehovet på strækningen mellem den uddannelsessøgendes bopæl og uddannelsesstedet.

### 2.2.2. Satsregulering af egenbetaling ved godtgørelse efter en kilometersats

Efter de gældende regler reguleres den uddannelsessøgende egenbetaling for befordring mellem bopæl og uddannelsessted efter udviklingen i indeks for bustransport i Danmarks Statistiks forbrugerprisindeks med ændringen fra august 2 år før til august året før. Reguleringen sker én gang om året den tredje søndag i januar, hvor alle trafikskaber i Danmark har tradition for at regulere deres takster. Tidspunktet for satsreguleringen for egenbetalingen stemmer således