

Svar på motion om kostnadstak inom
färdtjänsten

9

2023KS281

Kommunstyrelsen

Datum
2024-02-15

Diarienummer
2023KS281 008

Svar på motion om kostnadstak inom färdtjänsten

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens förslag till beslut i kommunfullmäktige
Kommunfullmäktige avslår motionen.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 15 juni 2023 § 98 att till kommunstyrelsen remittera motion från Kajsa Lackovic (S), Robin Hododi (S), Jonas Andersson (S) och Ulla-Karin Johansson (S) om kostnadstak inom färdtjänsten. Motionärerna yrkar på att kommunfullmäktige beslutar att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten som motsvarar årskortskostnaden inom Västtrafiks zonområde AB.

Färdtjänst är en särskilt anpassad kollektivtrafik för personer som på grund av långvarig funktionsnedsättning inte kan resa med vanlig kollektivtrafik. Härryda kommun har idag en månadstaxa för arbets- och studiependling som ger ett lägre pris per resa än priset för resorna som enskilda enkelresor.

Förvaltningen har tagit fram flera olika scenarier för hur införandet av ett kostnadstak inom färdtjänsten kan påverka kommunens ekonomi. Införandet av ett kostnadstak kan öka kommunens kostnader och samtidigt minska dess intäkter. De ekonomiska konsekvenserna i de tre olika scenarierna varierar mellan ca 200 000 kr och 400 000 kr per år.

Färdtjänstresor är idag till hög grad skattefinansierade, alltså täcker egenavgiften en låg andel av kommunens kostnad för färdtjänstresorna. Kostnadstaket berör förhållandevis få färdtjänstresenärer som får en högre subvention av sina resor än övriga färdtjänstresenärer som inte når upp till kostnadstaket. Förvaltningen bedömer att nuvarande avgiftsnivåer är skäliga utifrån att resorna redan idag är subventionerade. Förvaltningen föreslår att motionen avslås.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse den 15 februari 2024
- Motion om kostnadstak inom färdtjänsten

- Ekonomiska konsekvenser av att införa av ett kostnadstak inom färdtjänsten
- Färdtjänsttaxa 2023
- Färdtjänsttaxa 2024

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 15 juni 2023 § 98 att till kommunstyrelsen remittera motion från Kajsa Lackovic (S), Robin Hododi (S), Jonas Andersson (S) och Ulla-Karin Johansson (S) om kostnadstak inom färdtjänsten. Motionärerna yrkar på att kommunfullmäktige beslutar att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten som motsvarar årskortskostnaden inom Västtrafiks zonområde AB.

Färdtjänst är en särskilt anpassad kollektivtrafik för personer som på grund av långvarig funktionsnedsättning inte kan resa med vanlig kollektivtrafik. Den skiljer sig från den allmänna kollektivtrafiken på så sätt att den möjliggör resor från en plats till en annan plats vid tider som passar resenärens önskemål. Resan anpassas inte till hållplatser eller till en tidtabell.

Kommunens möjlighet att ta ut avgifter för färdtjänst regleras i lagen (1997:736) om färdtjänst. I lagen anges att avgiften för färdtjänst ska vara skälig och inte överstiga tillståndsgivarens kostnader. Härryda kommun har gjort en större översyn av taxor inom färdtjänsten som trädde i kraft år 2020. Härryda kommuns taxa för färdtjänst har inte någon koppling till Västtrafiks avgifter inom den allmänna kollektivtrafiken.

Färdtjänsttaxan och nuläge

Taxan som betalas för färdtjänsten består av fyra kategorier, enkelresa, resa i annan kommun, arbets- och studieresor samt linjelagd färdtjänst. För varje kategori finns också uppdelning i vuxen och ungdomspris. Ett färdtjänstillstånd ger möjlighet till 30 enkelresor per månad. Taxan indexjusterades 2024, men i ärendet utgår beräkningar och exempel från färdtjänsttaxan år 2023. Härryda kommuns kostnad för en färdtjänstresa inom kommunen är i genomsnitt drygt 200 kr år 2023. Taxan för en enkelresa inom kommunen år 2023 var 59 kr och 44 kr för ungdom. Genomsnittskostnaden för en resa inom hela färdtjänstområdet är ca 300 kr. Kommunen subventionerar alltså en hög andel av färdtjänstkostnaden med skattemedel.

Enligt 9 § lagen om färdtjänst kan vissa resor inte begränsas till antalet om inte synnerliga skäl föreligger. Härryda kommun har idag en månadstaxa för arbets- och studiependling samt för linjelagd färdtjänst. För arbets- och studiependling betalar färdtjänstresenären en månadstaxa som möjliggör upp till 46 resor per månad för arbets- och studiependlingsbehov. Enligt färdtjänsttaxan för år 2023 är avgiften för arbets- och studieresor inom Härryda kommun 865 kr per månad. Kostnaden för arbets- och studiependling till övriga kommuner inom färdtjänstområdet var 1141 kr

respektive 1426 kr beroende på vilken kommun det avser (se bilaga Färdtjänsttaxa 2023).

Västtrafiks priser för årskort har justerats sedan motionen lämnades in. Hösten 2023 kostade ett årskort för zon AB 12 250 kr. Motsvarande årskortskostnad för ungdom var 9200 kr. Utslaget per månad blir det föreslagna kostnadstaket 1021 respektive 766 kr. Det innebär att samtliga färdtjänstresenärer som betalar en månadstaxa för arbets- och studieresor till en annan kommun varje månad kommer att omfattas av kostnadstaket. För de färdtjänstresenärer som betalar motsvarande månadstaxa inom Härryda kommun krävs endast tre enkelresor inom kommunen utöver arbets- och studieresorna per månad för att komma upp i egenavgifter som överstiger kostnadstaket.

Under 2023 hade ca 870 personer färdtjänstillstånd, varav 530 personer genomfört minst en enkelresa under 2023. Varav 31 personer av ca 870 personer gjorde mer än 8 resor per månad i snitt under året. Utifrån statistik över egenavgifter för år 2023, var det 15 personer som betalade så höga egenavgifter för färdtjänst att de uppnådde eller låg nära kostnadstaket. Inga ungdomar uppnår eller ligger nära kostnadstaket. Kostnadstaket berör alltså idag förhållandevis få färdtjänstresenärer.

En omvärldsbevakning visar att ingen annan kommun med Västtrafik som utförare av färdtjänst har ett kostnadstak som gäller alla typer av färdtjänstresor som motionärerna föreslår. Det som förekommer är olika former av högkostnadsskydd eller månadstaxa för arbets- och studieresor samt linjelagd färdtjänst liknande Härryda kommuns färdtjänsttaxa. Bland kommuner med andra utförare eller som utför färdtjänstresor i egen regi förekommer mer generella former av högkostnadsskydd. Ett exempel på detta är Göteborg som nyligen gjort om sitt upplägg och infört ett högkostnadsskydd i stället för möjligheten att köpa månadskort.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningen bedömer att förslaget till beslut att avslå motionen inte medför några ekonomiska konsekvenser för kommunen. De ekonomiska konsekvenserna om motionen bifalls beror på både de färdtjänstbeslut kommunen har samt hur ett kostnadstak påverkar färdtjänstresenärernas resande. Hur många färdtjänstbeslut och hur många av dessa som är förenade med kostnadsdrivande villkor som kommunen har beviljat är ständigt föränderligt. Generellt sett konstaterar förvaltningen att andelen äldre i kommunen ökar vilket sannolikt innebär en större andel som har behov av färdtjänst framöver. Införande av ett kostnadstak innebär att resor som är kostnadsdrivande för kommunen blir helt kostnadsfria för färdtjänstresenären när kostnadstaket är uppnått.

I bilagan *Ekonomiska konsekvenser av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten* redovisas tre olika scenarier och ett nollscenario över de ekonomiska konsekvenserna.

Scenario 1:

I detta scenario antar man att färdtjänstresenärer, som betalar höga egna avgifter för sina resor, kommer att öka sitt resande med i genomsnitt 4 resor per månad på grund av införandet av ett kostnadstak. Samma gäller för de som ligger nära kostnadstaket.

Scenario 2:

I detta scenario antar man en dubbling av antal resenärer som når upp till samt ligger nära kostnadstaket. Det förutsätts att både de som betalar mycket och de som ligger nära kostnadstaket ökar sitt resande i samma grad.

Scenario 3:

I detta scenario antas en större effekt på antalet färdtjänstresor, med en ökning av 6 resor per månad för både de som betalar mycket och de nära kostnadstaket.

Nollscenario

Nollscenariot utgår endast från ekonomisk påverkan av uteblivna intäkter i form av egenavgifter över kostnadstaket. I nollscenariot antas inga resandeförändringar för de som uppnår kostnadstaket och får kostnadsfria resor och redovisas som jämförelsesscenario.

Sammanfattningsvis innebär dessa scenarier att införandet av ett kostnadstak kan öka kommunens kostnader och samtidigt minska dess intäkter, vilket leder till ekonomisk påverkan. De ekonomiska konsekvenserna i de tre olika scenarierna över uteblivna egenavgifter och ökade kostnader på grund av ett ökat resandet varierar mellan ca 200 000 kr och 400 000 kr per år.

Beslut om att bifalla motionen skulle innebära ökad administration. Det finns inget system för att hantera när en färdtjänstresenär uppnått kostnadstaket i förhållande till Västtrafik som utför färdtjänstresorna och hanteringen ingår inte i den tjänst Västtrafik erbjuder. Om ett kostnadstak införs så kommer färdtjänsthandläggare behöva följa upp erlagda egenavgifter per färdtjänstresenär varje månad och betala tillbaka egenavgifter över kostnadstaket till berörda färdtjänstresenärer. Färdtjänstresenärerna kommer alltså fortsätta betala egenavgiften i fordonet och sedan få den återbetald från kommunen om kostnadstaket är uppnått. Bifalls motionen så behöver riktlinjer för färdtjänst revideras och färdtjänsttaxan kompletteras med det aktuella kostnadstaket. Förvaltningen uppskattar att arbetet med att ta fram arbetssätt och rutiner för hanteringen av kostnadstaket samt de uppdateringar av styrande dokument som krävs kommer ta minst sex månader.

Förvaltningens bedömning

Färdtjänst skiljer sig från allmän kollektivtrafik både i att det föregås av en behovsprövning samt att den utförs till stor del från adress till adress på resenärens egna villkor. Färdtjänstresenären behöver inte passa tidtabell, ta sig till hållplatsen och får stiga av där det passar när hen ankommer till sitt slutmål. Färdtjänstresor är idag till hög grad skattefinansierade, alltså täcker

egenavgifter en låg andel av kommunens kostnad för färdtjänstresorna. Kostnadstaket berör förhållandevis få färdtjänstresenärer som får en högre subvention av sina resor än övriga färdtjänstresenärer som inte når upp till kostnadstaket. Kostnadstaket skulle också innebära ökad administration. I relation till det fåtal resenärer som berörs av det föreslagna kostnadstaket så är den administration som skulle krävas omfattande. Förvaltningen bedömer att nuvarande avgiftsnivåer är skäliga utifrån att resorna redan idag är subventionerade. Förvaltningen föreslår att motionen avslås.

Louise Skålberg
Samhällsbyggnadschef

Fredrik Wejrot
Verksamhetschef trafik



Socialdemokraterna

HÄRRYDA

HÄRRYDA KOMMUN	
Kommunstyrelsen	
2023 -05- 24	
Dariennr	Diarieplanibeteckn

Motion

Kostnadstak inom färdtjänsten

På kommunens hemsida beskriver kommunen färdtjänst enligt följande:

”Färdtjänst är särskilt anpassad kollektivtrafik för dig som har en långvarig funktionsnedsättning och därför inte kan resa med vanlig kollektivtrafik.”

Det finns dock en viktig skillnad. Den som reser med vanlig kollektivtrafik kan köpa ett månadskort eller till och med ett årskort. Ett årskort hos Västtrafik, giltigt inom zon AB, kostar idag 12 600 kronor för vuxen och 9 450 kronor för ungdom. Det motsvarar en månadskostnad på 1 050 respektive 788 kronor. Den som har färdtjänst är hänvisad till att inom motsvarande zoner betala mellan 59-95 kronor per enkelresa för vuxen och för ungdom mellan 44-71 kronor.

Exempel

En vuxen som bor i området Härryda väst och använder färdtjänst i zon AB fler än 13 enkelresor i månaden får en ökad ekonomisk kostnad för sitt resande jämfört med de som åker vanlig kollektivtrafik.

En ungdom som bor i området Härryda öst och använder färdtjänst i zon AB fler än elva enkelresor i månaden får en ökad ekonomisk kostnad för sitt resande jämfört med de som åker vanlig kollektivtrafik.

Förslag till beslut:

Kommunfullmäktige beslutar att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten som motsvarar årskortskostnaden inom Västtrafiks zonområde AB.

För Socialdemokraterna:

Kajsa Lackovic

Jonas Andersson

Robin Hododi

Ulla-Karin Johansson

2024-01-26

Ekonomiska konsekvenser av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten

De ekonomiska konsekvenserna av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten beror på både de färdtjänstbeslut som kommunen har samt hur ett kostnadstak påverkar färdtjänstresenärernas resande. Hur många färdtjänstbeslut och hur många av dessa som är förenade med kostnadsdrivande villkor som kommunen har beviljat är ständigt föränderligt. Förvaltningen ser att andelen äldre i kommunen ökar vilket sannolikt innebär en större andel som har behov av färdtjänst framöver.

Ett färdtjänstillstånd ger resenären möjlighet att genomföra 30 resor i månaden, det vill säga 15 resor tur och retur. En färdtjänstresenär kan också vara beviljad arbets- och studieresor där färdtjänstresenären kan göra upp till 46 resor i månaden till och från arbetet eller aktuellt lärosäte. För arbets- och studieresor finns en månadstaxa som är mer förmånlig än att betala för varje resa för dig. Det kan beskrivas som en typ av månadskort.

Motionärerna föreslår ett kostnadstak inom färdtjänsten som motsvarar kostnaden för ett årskort inom zon AB inom den allmänna kollektivtrafiken. Årskortkostnaden var 12 250 kr för zon AB hösten 2023. Utslaget per månad blir det föreslagna kostnadstaket 1021 kr per månad. Motsvarande årskortskostnad för ungdom var 9200 kr år 2023.

Konsekvenser av ett kostnadstak inom färdtjänsten

Det är många faktorer som påverkar de ekonomiska konsekvenserna av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten. Den direkta effekten blir minskad kostnadstäckning i form av uteblivna egenavgifter för resor som genomförs när färdtjänstresenärer uppnått kostnadstaket. Det är troligt att ett införande av ett kostnadstak även kommer att resultera i ett ökat resande bland färdtjänstresenärer som uppnår kostnadstaket samt även bland de som har egenavgifter som ligger nära 12 250 k/år. Effekten består alltså av både minskad kostnadstäckning i form av uteblivna egenavgifter och ökade kostnader i form av extra resor som genomförs. Införande av ett kostnadstak innebär att resor som är kostnadsdrivande för kommunen blir helt kostnadsfria för färdtjänstresenären när kostnadstaket är uppnått. Effekten av kostnadstaket är svår att förutse och därför presenteras flera olika scenarier för vad ett kostnadstak inom färdtjänsten kan få för ekonomiska konsekvenser för kommunen.

I underlaget så är en resa enkel väg, en tur och returresa räknas alltså som två resor. Samtliga siffror är angivna i kr och har avrundats till närmsta heltal. I samtliga beräkningar av kostnad per resa för kommunen så utgår beräkningen från genomsnittspriset för en resa inom kommunen vilket är ca 200 kr. Den faktiska kostnaden är sannolikt högre eftersom kommunens kostnader

är högre för längre resor till och från andra kommuner inom färdtjänstområdet. I scenarierna är intäktsbortfallet för de resor som tillkommer på grund av kostnadstaket inte medräknade eftersom de resorna i dessa scenarierna inte hade genomförts om inte kostnadstaket hade införts.

Scenarierna utgår från statistik från år 2023. År 2023 så var det nio personer som betalade egenavgifter som var högre än 12 250 kr och sex personer som betalade egenavgifter som var mellan 10 000 och 12 249 kr. Inga ungdomar har betalat egenavgifter som når upp till eller ligger nära kostnadstaket. I scenarierna nedan så utgår därför beräkningarna från kostnadstaket för vuxna. Summan av de egenavgifter som betalats för resor som genomförts efter att färdtjänstresenären uppnått kostnadstaket var 57 644 kr år 2023.

Beskrivning av scenarier för ekonomiska konsekvenser av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten

Scenario 1

Scenario 1 bygger på resandet år 2023, och inkluderar både enkelresor och färdtjänstresenärer som betalar månadstaxa för arbets- och studieresor. Scenario 1 utgår från ett antagande om ett ökat resande med 4 resor/månad i genomsnitt för de färdtjänstresenärer som når upp till kostnadstaket samt de som ligger nära kostnadstaket. Fyra extra resor innebär två resor tur och retur inom kommunen per månad.

Scenario 2

Scenario 2 bygger på ett antagande om en dubbling av antal resenärer som når upp till samt ligger nära kostnadstaket jämfört med resandet år 2023. Antal färdtjänstresenärer som har kostnader över respektive nära kostnadstaket förutsätts då öka i motsvarande grad. Summan av minskade intäkter i form av egenavgifter förutsätts också öka med 100 %. Scenario 2 utgår precis som scenario 1 från ett ökat resande med 4 resor/månad i genomsnitt för de färdtjänstresenärer som når upp till kostnadstaket samt de som ligger nära kostnadstaket. Fyra extra resor innebär två resor tur och retur inom kommunen per månad.

Scenario 3

Scenario 3 bygger på resandet år 2023, och inkluderar både enkelresor och färdtjänstresenärer som betalar månadstaxa för arbets- och studieresor. Scenario 3 utgår från ett antagande om en större effekt på antal färdtjänstresor än i scenario 1. Scenario 3 har ett ökat resande med 6 resor/månad i genomsnitt för de färdtjänstresenärer som når upp till kostnadstaket samt de som ligger nära kostnadstaket. Sex extra resor innebär tre resor tur och retur inom kommunen per månad.

Nollscenario

Nollscenariot bygger på resandet år 2023 och inkluderar bara ekonomisk påverkan av uteblivna intäkter i form av egenavgifter över kostnadstaket. I nollscenariot antas alltså inga resandeförändringar för de som uppnår kostnadstaket och får kostnadsfria resor. Nollscenariot redovisas som jämförelse till de tre olika scenarierna över kostnadsutvecklingen på grund av ändrade resmönster med anledning av kostnadstaket.

Nedan följer en tabell över scenarier gällande ekonomiska konsekvenser av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten.

Scenarier för ekonomiska konsekvenser av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Nollscenario
Antal färdtjänstresenärer med egenavgifter över kostnadstaket	9	18	9	9
Antal färdtjänstresenärer med egenavgifter mellan 10 000-12 249 kr per år	6	12	6	6
Antal extra resor/månad	4	4	6	0
Kostnad för extra resor i kr per år	144 000	288 000	216 000	0
Minskade intäkter från egenavgifter i kr	57 644	115 288	57 644	57 644
Summa minskade intäkter och ökade kostnader i kr	201 644	403 288	273 644	57 644

Tabell 1. Jämförande tabell över scenarier för ekonomiska konsekvenser av att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten

Utifrån dessa scenarier skulle att införa ett kostnadstak inom färdtjänsten öka kommunens kostnader och samtidigt minska dess intäkter, vilket leder till en negativ ekonomisk påverkan. De ekonomiska konsekvenserna i de tre olika scenarierna över kostnadstakets påverkan i form av både minskade egenavgifter och ett ökat resande varierar mellan ca 200 000 kr och 400 000 kr per år. På sikt skulle införandet av ett kostnadstak kunna innebära större ekonomiska konsekvenser för kommunens ekonomi på grund av både resandemönster och utvecklingen av antal färdtjänstbeslut samt hur många av dessa som är förenade med kostnadsdrivande villkor. Hur omfattande färdtjänstbeslut som kommunen har är ständigt föränderligt när det gäller både hur stora behov som en enskild brukare har samt vilka brukare kommunen har ansvar för vid varje given tidpunkt.



Taxa för färdtjänst i Härryda kommun från och med 10 januari 2023

Vuxen, kronor per enkelresa inom färdtjänstområdet

Från/Till	Härryda väst	Härryda öst	Göteborg	Mölndal	Partille	Bollebygd	Mark	Lerum
Härryda väst	59	59	76	76	76	95	95	95
Härryda öst	59	59	95	95	95	76	76	76
Göteborg	76	95	59	76	76	143	143	95
Mölndal	76	95	76	59	95	143	76	143
Partille	76	95	76	95	59	143	143	76
Bollebygd	95	76	143	143	143	59	76	95
Mark	95	76	143	76	143	76	59	95
Lerum	95	95	95	143	76	95	95	59

Ungdom, kronor per enkelresa inom färdtjänstområdet

När avgiften för vuxen är	59	76	95	143
är avgiften för ungdom	44	57	71	107

Ungdomsavgiften gäller från och med dagen de fyller 7 år till dagen innan den fyller 20 år.

Index

Egenavgiften är knuten till konsumentprisindex (KPI) och kommer att justeras årligen.

Avgift för resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet

3 kronor per kilometer, dock lägst 59 kronor för en enkelresa.



Arbets – och studieresor

Vuxen

Från/Till	Härryda väst	Härryda öst	Göteborg	Mölnadal	Partille	Bollebygd	Mark	Lerum
Härryda väst	856	856	1141	1141	1141	1426	1426	1426
Härryda öst	856	856	1426	1426	1426	1141	1141	1141

Ungdom

När avgiften för vuxen är	856	1141	1426
är avgiften för ungdom	642	856	1070

Linjelagd färdtjänst

Från/Till	Härryda väst	Härryda öst	Göteborg	Mölnadal	Partille	Bollebygd	Mark	Lerum
Härryda väst	684	684	970	970	970	1255	1255	1255
Härryda öst	684	684	1255	1255	1255	970	970	970

Ungdom

När avgiften för vuxen är	684	970	1255
är avgiften för ungdom	513	728	941

Taxa för färdtjänst i Härryda kommun från och med 15 januari 2024

Enkelresor kronor per enkelresa inom färdtjänstområdet

Vuxen

Från/Till	Härryda väst	Härryda öst	Göteborg	Mölndal	Partille	Bollebygd	Mark	Lerum
Härryda väst	63	63	81	81	81	101	101	101
Härryda öst	63	63	101	101	101	81	81	81
Göteborg	81	101	63	81	81	152	152	101
Mölndal	81	101	81	63	101	152	81	152
Partille	81	101	81	101	63	152	152	81
Bollebygd	101	81	152	152	152	63	81	101
Mark	101	81	152	81	152	81	63	101
Lerum	101	101	101	152	81	101	101	63

Ungdom

När avgiften för vuxen är	63	81	101	152
är avgiften för ungdom	47	61	76	114

Ungdomsavgiften gäller från och med dagen de fyller 7 år till dagen innan den fyller 20 år.

Avgift för resa i annan kommun utanför färdtjänstområdet

3 kronor per kilometer, dock lägst 63 kronor för en enkelresa.

Arbets- och studieresor

Vuxen

Från/Till	Härryda väst	Härryda öst	Göteborg	Mölndal	Partille	Bollebygd	Mark	Lerum
Härryda väst	911	911	1215	1215	1215	1518	1518	1518
Härryda öst	911	911	1518	1518	1518	1215	1215	1215

Ungdom

När avgiften för vuxen är 911 1215 1518

är avgiften för ungdom 683 911 1139

Ungdomsavgiften gäller från och med dagen de fyller 7 år till dagen innan den fyller 20 år.

Linjelagd färdtjänst

Vuxen

Från/Till	Härryda väst	Härryda öst	Göteborg	Mölndal	Partille	Bollebygd	Mark	Lerum
Härryda väst	728	728	1033	1033	1033	1336	1336	1336
Härryda öst	728	728	1336	1336	1336	1033	1033	1033

Ungdom

När avgiften för vuxen är 728 1033 1336

är avgiften för ungdom 546 775 1002

Ungdomsavgiften gäller från och med dagen de fyller 7 år till dagen innan den fyller 20 år.