

Notat til statsrevisorerne

om

*DSB's økonomi ved driften af jernbanestrækningen mellem København og Ystad
(InterCity Bornholm)*

Indledning

1. På mødet den 15. januar 2003 anmodede statsrevisorerne mig om i et notat at redegøre for DSB's økonomi ved driften af jernbanestrækningen mellem København og Ystad. Undersøgelsen skulle omfatte DSB's særlige regnskab for denne strækning, herunder om dette regnskab omfattede DSB's udgifter til reklame og annoncering for strækningen.

DSB's trafikbetjening af jernbanestrækningen København-Ystad startede den 2. juli 2000, dagen efter Øresundsbroens åbning.

Aktiviteten skulle udføres som "fri trafik", hvilket indebærer, at området set over den samlede investeringsperiode skulle udvise overskud opgjort efter reglerne i "Regnskabsreglement for DSB" af 10. december 1999. Det var dog ikke et krav, at området skulle udvise overskud i det enkelte år.

Regnskabet for 2. halvår 2000 viste et underskud. Da underskud over en længere periode ikke var foreneligt med kravene ifølge regnskabsreglementet til "fri trafik", besluttede DSB's bestyrelse i 2001 at drøfte rutens fremtid med Trafikministeriet.

Produktøkonomiregnskabet for 2001 viste ligeledes underskud, og i maj 2002 foreslog DSB Trafikministeriet, at InterCity Bornholm kunne videreføres som grænseoverskridende kontrakttrafik. Primo juni måned 2002 tilkendegav Trafikministeriet

over for DSB, at det var Trafikministeriets agt at indgå en kontrakt med DSB om udførelsen af togtrafikken mellem København og Ystad. I november 2002 indgik DSB og Trafikministeriet en kontrakt om denne togtrafik udført som offentlig service (forhandlet grænseoverskridende kontrakttrafik) med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse.

Folketingets Finansudvalg gav ved Akt 32 4/12 2002 tilslutning til, at Trafikministeriet indgik en sådan kontrakt for ruten mellem København og Ystad gældende fra regnskabsåret 2002 og frem til den 31. december 2004.

Ved forhandlet grænseoverskridende kontrakttrafik kan der anlægges en marginaløkonomisk betragtning, hvilket medfører, at man indregner de indtægter og omkostninger, som ”kommer til” som følge af den løbende drift af ruten, og som derfor ville ”falde bort” ved en lukning af ruten.

I Akt 32 4/12 2002 om driften af jernbanestrækningen København-Ystad indgår der i øvrigt en række særlige forudsætninger for driften, såsom at DSB opretholder det eksisterende prisniveau, at DSB ikke må udvide betjeningen, at der ikke ydes sociale eller andre offentligt støttede rabatter, etc. Rigsrevisionen har i forbindelse med udarbejdelsen af dette notat anmodet DSB's ledelse om at afgive en erklæring herom.

Rigsrevisionen har, på baggrund af statsrevisorernes anmodning, vurderet de reguleringer, der er foretaget, for at udarbejde det marginaløkonomiske regnskab. Rigsrevisionen har herunder specielt påset, at såvel det marginaløkonomiske regnskab som produktøkonomiregnskabet er belastet med de omkostninger, der vedrører de direkte henførbare udgifter til reklame og annoncering mv. af InterCity Bornholm-ruten.

Notatet har i udkast været forelagt Trafikministeriet, hvis bemærkninger er indarbejdet i videst muligt omfang.

DSB's produktøkonomiregnskaber

2. Trafikministeren har i ”Regnskabsreglement for DSB” af 10. december 1999 fastsat nærmere regler for udarbejdelsen af interne virksomhedsregnskaber i DSB, herunder for hvilke forretningsområder der skal aflægges særskilt regnskab. I tilslutning til regnskabsreglementet har trafikministeren fastlagt ”Konkurrenceretlige retningslinjer for DSB”. Retningslinjerne vedrører krydssubsidiering mellem statsstøttede aktiviteter og aktiviteter, som udføres på ren forretningsmæssigt basis, regulering af forhold omkring dominerende stilling samt forhold vedrørende ikke-diskriminering.

Regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer er udstedt af trafikministeren i henhold til lov om jernbanevirksomhed (lov nr. 289 af 18. maj 1998).

3. Ifølge regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer opdeles DSB's aktiviteter i 3 hovedforretningsområder, der underopdeles i tilsammen 7 forretningsområder:

- Passagertrafik udført som offentlig service efter forhandlet kontrakt
 - Forhandlet offentlig servicetrafik.
- Øvrige produkter udbudt af DSB
 - Udbudt offentlig servicetrafik
 - Øvrig jernbanepassagertrafik (fri trafik)
 - Ejendomsaktiviteter
 - Rullende materiel, ekstern udlejning
 - Øvrige aktiviteter, eksterne.
- Godstransportområdet
 - Godsaktiviteter (DSB afviklede sine aktiviteter på godstransportområdet i løbet af 2000).

Under hvert forretningsområde udbydes en række produkter. For det enkelte produkt skal der i henhold til regnskabsreglementet udarbejdes en produktøkonomiopgørelse. Udarbejdelsen af opgørelserne sker ved, at samtlige DSB's indtægter og omkostninger ved hjælp af direkte og indirekte metoder fordeles på de forskellige produkter. Produktøkonomiopgørelserne tjener primært konkurrenceretlige formål. Det forudsættes dog, at opgørelserne også kan tjene formål i DSB's driftsøkonomiske styring.

4. Produktøkonomiopgørelser, delopgørelser og delregnskaber udfærdiges efter anerkendte og ensartede teoretiske principper for indtægts- og omkostningsallokering baseret på en dokumenteret produktøkonomimodel.

Regnskabsreglementet indeholder følgende regler vedrørende ekstern kontrol af produktøkonomiopgørelserne:

- a) En statsautoriseret revisor skal udstede erklæring om, at produktøkonomimodellen overholder principper og metoder som nævnt i regnskabsreglementet.
- b) DSB skal sikre, at kalkulationssystemet kvalitetscertificeres efter en almen anerkendt international standard.
- c) DSB skal sammen med virksomhedens årsrapport indsende en erklæring til trafikministeren fra den statsautoriserede revisor om, at DSB's regnskabsførelse og forretningsvirksomhed er sket i overensstemmelse med regnskabsreglementets bestemmelser samt de tilhørende konkurrenceretlige retningslinjer.

Den statsautoriserede revisor har som en supplerende oplysning i sine erklæringer for 2002 i henhold til pkt. a) og c) bl.a. anført, at produktøkonomimodellen endnu ikke foreligger i en endelig version, hvorfor der vil være en vis usikkerhed i de opstillede delregnskaber mv. Af samme grund foreligger der endnu ikke den i pkt. b) foreskrevne kvalitetscertificering af produktøkonomimodellen. Den statsautoriserede revisor har med henvisning hertil forsynet sin erklæring for 2002 i henhold til pkt. c) med et forbehold. Ud over de supplerende oplysninger og forbeholdet er revisorerne konklusion, at de udarbejdede delregnskaber er udarbejdet i overensstemmelse med regnskabsreglementets bestemmelser samt de tilhørende konkurrenceretlige retningslinjer for DSB.

DSB's ledelse har i "Produktøkonomiregnskaber for 2002", dateret den 8. maj 2003, bemærket, at DSB's produktøkonomimodel ikke kan betragtes som værende færdigudviklet, da der til brug for modellen udestår mere dybtgående analyser af DSB's informatikaktiviteter samt koncernrettede funktioner. Endvidere udestår nærmere analyse af DSB's bygninger og arealer samt salg og distribution, hvilket dog ikke påvirker vurderingen af InterCity Bornholm.

5. Produktøkonomiopgørelserne opsummeres i delregnskaber for de respektive forretningsområder og hovedforretningsområder. Delregnskaberne for hovedforretningsområderne offentliggøres i aggregeret form i DSB's årsrapport.

Rigsrevisionen har på grundlag af arbejde udført af DSB's interne revision konstateret, at der er sammenhæng mellem produktøkonomiregnskaberne for 2002 og den reviderede årsrapport for 2002. Som det fremgår af pkt. 4, er der dog fortsat usikker-

hed i de opstillede delregnskaber vedrørende fordeling af specifikke overheadomkostninger.

Selv om produktøkonomimodellen ikke er færdigudviklet, er det Rigsrevisionens vurdering, at de udarbejdede produktøkonomiregnskaber for InterCity Bornholm-ruten er i overensstemmelse med regnskabsreglementets bestemmelser samt de tilhørende konkurrenceretlige retningslinjer for DSB.

InterCity Bornholm 2000-2001

6. DSB's trafikbetjening af jernbanestrækningen København-Ystad (InterCity Bornholm) startede den 2. juli 2000, dagen efter Øresundsbroens åbning.

I relation til regnskabsreglementet faldt aktiviteten ind under forretningsområdet "fri trafik". Det indebar, at området set over den samlede investeringsperiode skulle udvise overskud opgjort efter reglerne i regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer.

7. I april 2001 fik DSB's bestyrelse forelagt resultatet af opstarten og driften af InterCity Bornholm for 2. halvår 2000. Regnskabet for perioden viste et underskud på 1,7 mio. kr. Underskuddet var væsentligt større end forventet. På baggrund af erfaringerne fra Storebælt havde DSB forventet, at Øresundsbroen i kombination med hurtigfærgen til Bornholm ville medføre et trafikspring i 2000. I den business case, som DSB havde udarbejdet i forbindelse med rutens opstart, var der forventet ca. dobbelt så mange rejser som det antal, der rent faktisk var foretaget i perioden.

Af protokol fra bestyrelsesmødet den 27. april 2001 fremgik det, at det var DSB's vurdering, at ruten havde bidraget positivt til DSB's økonomi. Vurderingen byggede på, at der var forskel på den beregnede økonomi i henhold til DSB's regnskabsreglement og den reelle påvirkning af DSB's økonomi. I produktregnskabet for InterCity Bornholm indgår således alene indtægter, der kan henføres direkte til ruten København-Ystad, hvorimod det ikke godskrives ruten, at der fx ved rejsen Odense-Ystad er indtægter fra Odense til København, som kommer til på grund af rejsen til Ystad (tilbringesystemet).

Ud over produktøkonomiregnskabet havde DSB udarbejdet et marginaløkonomisk regnskab. Heri er foruden de direkte indtægter på ruten København-Ystad tillige medtaget billetindtægterne fra rejser i tilbringesystemet med relation til InterCity

Bornholm. Grunden til, at hele indtægten fra tilbringesystemet medregnes, beror på DSB's vurdering af, at de tilbageværende indtægter i tilbringesystemet ved en lukning af ruten vil være meget begrænsede. Omkostningerne fra tilbringesystemet medregnes ikke i det marginaløkonomiske regnskab for InterCity Bornholm, idet disse skønnes at være faste i relation til ruten. Ud fra en marginalbetragtning, hvor de indtægter, der "kommer til", indgår, og hvor de omkostninger, der "ikke falder bort" ved rutens ophør, ikke belaster, skønnedes det, at ruten i 2. halvår 2000 havde givet et positivt bidrag på ca. 1 mio. kr.

Bestyrelsen besluttede på mødet i april 2001 at behandle spørgsmålet om InterCity Bornholm igen i forbindelse med budgettet for 2002. Da underskud over en længere periode ikke var foreneligt med kravene ifølge regnskabsreglementet til fri trafik, blev der endvidere i 2001 indledt drøftelser med Trafikministeriet om rutens fremtid. Det var DSB's vurdering, at DSB ikke på kortere sigt ville være i stand til at opfylde de økonomiske betingelser for at drive ruten som "fri trafik".

Budgettet for 2002 blev godkendt af bestyrelsen i marts 2002. Samtidig blev det besluttet, at der skulle forelægges en ny status for bestyrelsen i maj 2002, når produktøkonomiregnskabet for 2001 forelå.

8. Resultatet for InterCity Bornholm for 2001 viste et underskud på 6,9 mio. kr. opgjort efter kravene i regnskabsreglementet. For 2002 forventedes et underskud på 2,9 mio. kr. Det marginaløkonomiske driftsresultat for 2001 blev opgjort til et overskud på ca. 0,7 mio. kr.

På et møde mellem Trafikministeriet og DSB i maj 2002 tilkendegav Trafikministeriet, at de var positive over for, at der blev arbejdet videre med en model, som indebærer, at ruten i fremtiden blev drevet som forhandlet grænseoverskridende kontrakttrafik.

Ved at etablere ruten som grænseoverskridende kontrakttrafik ville der ved beregningen af det forretningsmæssige resultat kunne anlægges en marginaløkonomisk betragtning. Dette ville betyde, at der ved opgørelsen kunne medregnes de indtægter og omkostninger, som "kommer til" som følge af den løbende drift af ruten, og som derfor ville "falde bort" ved lukning af ruten.

En sådan løsning ville ikke medføre ændringer af de eksisterende økonomiske forhold. DSB skulle ikke have særskilt betaling eller anden økonomisk kompensation for kørslen fra Trafikministeriet, men ved at ændre forretningsområdet karakter fra

fri trafik til forhandlet grænseoverskridende kontrakttrafik, blev DSB frigjort fra kravet om, at ruten set over en samlet periode udviste et overskud opgjort efter reglerne i regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer. Det var tilstrækkeligt, at ruten ud fra en marginal økonomisk betragtning gav overskud.

Med hensyn til en lukning af ruten var DSB bundet af samarbejdsaftalen med BornholmsTrafikken. Parterne havde mulighed for at opsige aftalen med 6 måneders varsel forud for et køreplansskifte. DSB kunne således inden 15. juni 2002 opsige aftalen med virkning fra 15. december 2002.

På et bestyrelsesmøde i DSB i maj 2002 besluttede bestyrelsen:

- At godkende, at InterCity Bornholm kunne etableres som grænseoverskridende kontrakttrafik under forudsætning af, at Trafikministeriet inden 1. juni 2002 havde tilkendegivet, at der var politisk og juridisk opbakning til en kontraktbaseret løsning, og at Trafikministeriet var indstillet på at indgå en kontrakt med DSB om ruten som grænseoverskridende trafik.
- Alternativt at samarbejdsaftalen med BornholmsTrafikken blev opsagt med virkning fra den 15. december 2002, såfremt afklaring med Trafikministeriet ikke forelå inden 1. juni 2002. Til samme tidspunkt skulle jernbanetrafikken opsiges.

DSB's beslutning samt løsningsforslag blev herefter forelagt Trafikministeriet.

Løsningen forudsatte godkendelse fra de bevilgende myndigheder. Etablering af en grænseoverskridende trafikkontrakt forudsatte endvidere accept fra svensk side, jf. EU-lovgivningen.

Trafikministeriet oplyste primo juni 2002 over for DSB, at det var Trafikministeriets agt at indgå en grænseoverskridende trafikkontrakt med DSB om togforbindelsen mellem København og Ystad. Det blev desuden specificeret, hvilke krav en sådan kontrakt skulle opfylde.

Aftalen med BornholmsTrafikken blev herefter ikke opsagt pr. 15. juni 2002, men opsigelsesfristerne blev ændret således, at kontrakten kunne opsiges med meget kort varsel.

Kontrakt om trafikbetjeningen København-Ystad 2002-2004

9. I november 2002 indgik DSB og Trafikministeriet med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse en kontrakt om togtrafikken mellem København og Ystad udført som offentlig service (forhandlet grænseoverskridende kontrakttrafik).

Folketingets Finansudvalg gav ved Akt 32 4/12 2002 tilslutning til, at Trafikministeriet indgik en sådan kontrakt for ruten mellem København og Ystad gældende for regnskabsåret 2002 og frem til den 31. december 2004.

Det anføres heri, at Trafikministeriet ved indgåelse af kontrakten med DSB indirekte støtter ruten mellem København og Ystad. Dette skyldes, at DSB kan medregne indtægter fra tilstødende ruter omfattet af Trafikministeriets trafikkontrakt med DSB om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service, samt at de omkostninger til DSB's administrationsapparat, som ruten pålignes den forholdsmæssige andel af, ligeledes er dækket af kontrakten.

Kontrakten bygger ifølge aktstykket på følgende centrale forudsætninger:

1. Trafikministeriet yder ikke betaling for ruten.
2. Ruten skal med virkning fra regnskabsåret 2002 bidrage positivt til det samlede økonomiske driftsregnskab for DSB. Der anlægges en marginaløkonomisk betragtning af rutens rentabilitet.
3. Kontrakten er uafhængig af bestemmelser i statens øvrige kontrakter med DSB.
4. DSB opretholder det eksisterende prisniveau i hele kontraktperioden, dog har DSB i lighed med DSB's øvrige trafik i landet mulighed for at yde rabatter for at sælge ledig kapacitet (Orange billetter).
5. DSB må ikke udvide betjeningen til Ystad i forhold til det hidtil gældende omfang.
6. Der ydes ikke sociale eller andre offentligt støttede rabatter til ruten.
7. Foruden det marginale driftsregnskab udarbejdes som hidtil et produktøkonomiregnskab, som forelægges Trafikministeriet.

De anførte forudsætninger er ifølge aktstykket begrundet i hensynet til ikke at påvirke konkurrencevilkårene i forhold til den eksisterende situation samt et ønske om at opnå den størst mulige regnskabsmæssige gennemsigtighed.

Rigsrevisionen har i tilknytning til udarbejdelsen af notatet anmodet DSB's ledelse om at afgive en erklæring om de særlige forudsætninger for driften af jernbanestrækningen København-Ystad. Af erklæringen fremgår det, at DSB har opretholdt det eksisterende prisniveau i faste priser, dog har DSB i lighed med DSB's øvrige trafik i landet mulighed for at yde rabatter for at sælge ledig kapacitet (Orange billetter), at DSB ikke har udvidet betjeningen til Ystad i forhold til det oprindeligt gældende omfang, samt at der ikke er ydet sociale eller andre offentligt støttede rabatter til ruten.

Rigsrevisionen har ikke ved revisionen i forbindelse med udarbejdelsen af dette notat fundet forhold, der er i modstrid med disse forudsætninger.

Endelig fremgår det af aktstykket, at Finansudvalget og Trafikudvalget, efter udgangen af hvert kalenderår startende fra 2002 til fortrolig orientering, vil modtage henholdsvis et marginalt driftsregnskab samt et produktøkonomiregnskab for ruten med tilhørende bemærkninger, så den faktiske størrelse af det indirekte tilskud bliver belyst for udvalgene.

Resultat for 2002 for InterCity Bornholm

10. Trafikministeriet har i september 2003 sendt en orientering om DSB's resultat for InterCity Bornholm-ruten for 2002 til fortrolig orientering for Finansudvalget og Trafikudvalget med oplysninger om såvel det marginaløkonomiske regnskab, det produktøkonomiske regnskab som det indirekte tilskud.

Af orienteringen fra Trafikministeren fremgår, at driften af ruten mellem København og Ystad ud fra en produktøkonomisk betragtning udviser et underskud i regnskabsåret 2002, mens den ud fra en marginaløkonomisk betragtning, som specificeret i Akt 32 4/12 2002, udviser et overskud.

11. Rigsrevisionen har vurderet de reguleringer, der er foretaget mellem produktøkonomiregnskabet indtægter og omkostninger og det udarbejdede marginaløkonomiske regnskabs poster. Rigsrevisionen har herunder specielt påset, at såvel det marginaløkonomiske regnskab som produktøkonomiregnskabet er belastet med de omkostninger, der vedrører de direkte henførbare udgifter til reklame og annoncering mv. af ruten InterCity Bornholm.

Rigsrevisionen har endvidere gennemgået arbejdspapirerne fra DSB's interne revisions arbejde, herunder de underliggende specifikationer, registreringer, fordelingsnøgler og anlagte skøn og påset, at Trafikministeriets nye betingelser for driften af ruten er overholdt. Det er herunder påset, at indregning af direkte relaterede billetindtægter fra "tilbringerejser" fra tilstødende ruter er forsvarligt beregnet, samt at de omkostninger, der er betegnet som "faste", i det væsentlige alligevel skulle afholdes af DSB ved en lukning af ruten.

Reguleringerne på indtægtssiden i det marginaløkonomiske regnskab hviler hovedsageligt på veldokumenterede stræknings- og passagerregistreringer fra DSB's nationale billetsalgsstatistikker og DSB's togpersonale.

Rigsrevisionens har ikke vurderet, hvorvidt en del af "tilbringerejserne" frem til Københavns Hovedbanegård alligevel kunne være tilgået DSB, såfremt ruten InterCity Bornholm var ophørt som følge af, at der eksisterer alternative transportmuligheder på strækningen København og Ystad.

Reguleringerne af omkostninger vedrører kapacitetsomkostninger for togpersonale og togførere, kapacitetsomkostninger på værksteder, forrentning og afskrivning af IC3-tog, der ikke kører på InterCity Bornholm-ruten, generelle koncern- og informatikomkostninger, generelle markedsføringsomkostninger samt stations- og salgsomkostninger reguleret for eksternt salgsprovision for billetter udstedt til Ystad.

Reklame- og annonceudgifter, afholdt til specifik markedsføring af InterCity Bornholm, er indeholdt som marginalomkostning og indeholder de markedsføringsomkostninger, som er afholdt til den landsdækkende kampagne vedrørende InterCity Bornholm-ruten.

Rigsrevisionen finder, at de foretagne reguleringer for 2002 er sket i overensstemmelse med den kontrakt, der er indgået med Trafikministeriet.

Rigsrevisionen har tillige gennemgået Trafikministeriets oplysninger til Finansudvalget og Trafikudvalget og konstateret, at oplysningerne er i overensstemmelse med de reviderede regnskaber.

Sammenfatning

12. DSB's trafikbetjening af jernbanestrækningen København-Ystad startede den 2. juli 2000, dagen efter Øresundsbroens åbning.

Ved starten af ruten var det en forudsætning, at ruten, set over den samlede investeringsperiode, skulle udvise overskud opgjort efter reglerne i regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer.

DSB konstaterede efter første halvår, at ruten ikke ville udvise overskud, hvis regnskabet skulle opgøres efter de produktøkonomiske regnskabsregler. Dette blev yderligere bekræftet af, at det produktøkonomiske regnskab for 2001 ligeledes udviste et underskud. Samtidig vurderede DSB dog, at ruten bidrog positivt til DSB's økonomi, bl.a. på grund af indtægterne i "tilbringesystemet". Ud fra en marginaløkonomisk betragtning ville regnskabet for ruten således vise overskud.

DSB's bestyrelse besluttede derfor i 2001 at drøfte rutens fremtid med Trafikministeriet.

DSB og Trafikministeriet indgik i november 2002, med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse, en kontrakt om togtrafikken mellem Rønne og Ystad udført som offentlig service (forhandlet grænseoverskridende kontrakttrafik), hvor regnskabet for ruten kunne opgøres efter marginaløkonomiske principper.

Det er Rigsrevisionens vurdering, at DSB har forholdt sig rettidigt til problemerne vedrørende betingelserne og økonomien for driften af ruten, og at DSB tog de nødvendige initiativer over for Trafikministeriet.

13. Rigsrevisionen har konstateret, at regnskaberne for 2000, 2001 og 2002 for Inter-City Bornholm, opgjort efter de produktøkonomiske principper, har udvist underskud, og at dette også er forventningen for de kommende år. Opgjort efter de marginaløkonomiske principper, som Finansudvalget godkendte ved Akt 32 4/12 2002, har regnskaberne udvist overskud for 2000, 2001 og 2002, hvilket også forventes for de kommende år.

14. Rigsrevisionen har, jf. pkt. 11, påset, at Trafikministeriets betingelser for driften af ruten er overholdt. Det er påset, at indregning af direkte relaterede billetindtægter fra "tilbringerejser" fra tilstødende ruter er forsvarligt beregnet, at de omkostninger, der er betegnet som "faste", i det væsentlige alligevel skulle afholdes af DSB ved en lukning af ruten, samt at DSB's direkte udgifter til reklame og annoncering for strækningen er korrekt indregnet.

15. På baggrund af Rigsrevisionens undersøgelse er det min vurdering, at regnskabet for ruten omfatter de relevante kapacitetsomkostninger og reklame- og annonceudgifter. Det er tillige min vurdering, at regnskabet for 2002 er udarbejdet i overensstemmelse med Akt 32 4/12 2002 og DSB's kontrakt med Trafikministeriet om togtrafikken mellem København og Ystad udført som offentlig service, hvorefter der for aftaleperioden 2002-2004 kan anlægges en marginaløkonomisk betragtning ved den årlige vurdering af rutens rentabilitet.

Annie Nørskov

fg.