

Minnisblað

Dagsetning: 12. október 2023

Móttakandi: Landhelgisgæsla Íslands
Fríða Aðalgeirsdóttir

Sendandi: Deloitte ehf. Fjármálaráðgjöf
Lovísa Anna Finnbjörnsdóttir og Elías Andri Ásgeirsson

Efni: Yfirferð á Viðauka B við skýrslu Advance („Sviðsmyndagreiningar á rekstri flugvélar“)

Fyrirvari

Vakin er athygli á að hér er einungis um minnisblað að ræða, enda hefur ekki verið farið ítarlega yfir alla þá þætti sem kunna að skipta máli varðandi efni þess. Frekari skoðun kynni að leiða til þess að umfjöllun minnisblaðsins og niðurstöður þess yrðu aðrar en hér eru kynntar. Af þessum sökum tekur Deloitte enga ábyrgð á ályktunum eða ákvörðunum sem teknar eru á grundvelli minnisblaðs þessa. Þjónusta Deloitte ehf. („Deloitte“, „við“) er á grundvelli ráðningarsamnings milli Deloitte og Landhelgisgæslu Íslands („Landhelgisgæslan“, „LHG“, „félagið“), dagsettum 30. nóvember 2018.

Tilgangur

Að beiðni Landhelgisgæslu Íslands hefur Deloitte rýnt Viðauka B við skýrslu Advance („Sviðsmyndagreiningar á rekstri flugvélar“) er varðar greiningu á rekstrarkostnaði flugvélar Landhelgisgæslunnar, TF-SIF sem er af gerðinni Dash-8-Q300. Deloitte hefur ekki fengið aðgang að skýrslu Advance, einungis Viðauka B við skýrsluna.

Skýrsla Advance

Í skýrslunni er rekstrarkostnaður vélanna borinn saman í sex mismunandi sviðsmyndum. Við höfum yfirfarið sviðsmyndirnar og helstu forsendur þeirra.

Niðurstaða Advance er að núvirtur árlegur munur á rekstrarkostnaði TF-SIF og rekstrarkostnaði King Air 350ER sé á bilinu 100-700 m.kr, þegar að hagkvæmasta sviðsmyndin (4.B) er borin saman við næst hagkvæmustu (2.B) og óhagkvæmustu (3). Samkvæmt Advance væri hægt að ná fram töluverðri hagræðingu með kaupum á minni flugvél (King Air 350ER) til reksturs, þá flugvél gæti Isavia einnig nýtt samhliða Landhelgisgæslunni og kæmi minni flugvél þá í stað TF-SIF (sviðsmynd 2.B).

Niðurstaða

Eftir að hafa leiðrétt fyrir kostnaði á flugstund ásamt því að endurreikna sviðsmyndir miðað við að flugstundir á ári séu 443 talsins (Advance notar 600), er það niðurstaða okkar að munurinn á rekstrarkostnaði flugvéla er umtalsvert minni en niðurstaða Advance eða á bilinu 8-45 m.kr. á ári (í stað 100-700 m.kr. á ári), fyrir samanburðarhæfar sviðsmyndir (sjá bls. 6).

Við höfum komið auga á villu í útreikningum á kostnaði á flugstund fyrir Dash-8-Q300 þar sem kostnaður við viðhalds- og þjónustusamninga er tvítalinn í greiningu Advance. Kostnaður á flugstund ætti að vera 1.917.382 kr. í stað 2.124.154 kr. eða um 10% lægri, hefur þetta áhrif á kostnað allra sex sviðsmynda sem settar eru fram í greiningu Advance.

Sviðsmyndirnar sex eru frábrugðnar með þeim hætti að þrjár þeirra (1, 2.A og 3) gera ráð fyrir Landhelgisgæslan reki flugvél og greiði kostnað á flugstund að fullu. Tvær sviðsmyndir (4.A og 4.B) gera ráð fyrir útboði á rekstri vélar og að markaðsaðili reki flugvélar á hagkvæmari hátt en Landhelgisgæslan (65% af kostnaði á flugstund, ekki hefur borist rökstuðningur fyrir því að markaðsaðili gæti rekið vélarnar á 35% lægri kostnaði en Landhelgisgæslan). Sviðsmynd 2.B gerir ráð fyrir sölu á TF-SIF og kaupum á King Air og að Landhelgisgæslan reki flugvélinu samhliða Isavia þar sem að Landhelgisgæslan greiði 55% af rekstrarkostnaði og Isavia 45% (og því hægt að gera ráð fyrir að Isavia hafi afnot af vélinni 45% af tímanum). Ekki hefur borist skýring á því hvers vegna horft er til þess að Isavia greiði næstum helming kostnaðar við vélina og fái umtalsverð afnot af henni í sviðsmynd 2.B, samstarf við Isavia felur í sér minna aðgengi að flugvélinni og því mikilvægt að hafa það í huga við samanburð á sviðsmyndum.

Byggt á ofangreindum forsendum teljum við ekki rökrétt að bera allar sex sviðsmyndir Advance saman.

Jafnframt er það niðurstaða okkar að varasamt sé að uppreikna raunkostnað miðað við 443 flugstundir á ári upp í 600 flugstundir á ári þar sem einungis hluti kostnaðarliða er breytilegur kostnaður eins og eldsneytiskostnaður og viðhaldskostnaður að hluta til, samkvæmt stjórnendum Landhelgisgæslunnar eru aðrir kostnaðarliðir fastur kostnaður.

Forsendur Advance fyrir útreikningi á heildarkostnaði á hverja flugstund beggja flugvéla ásamt sviðsmyndagreiningum

Bókfært virði Dash-8-Q300 (m.kr.)	1.000
Kaupverð King Air 350ER (m.kr.)	2.520
Fjármagnskostnaður	5%
Hluttur Landhelgisgæslunnar	55%
Hluttur Isavia	45%
Flugstundir per ár	600
Kostnaðaraukning per ár	3%
<u>Útboðskostnaðar ábati</u>	<u>35%</u>

Heimild: Viðauki B við skýrslu Advance

Fjármagnskostnaður: Í sviðsmyndunum er sjóðstreymið núvirt með 5% fjármagnskostnaði og hefur þessi forsenda talsverð áhrif á niðurstöður sviðsmyndanna. Sé fjármagnskostnaður hækkaður, þá lækkar heildarkostnaður sviðsmyndanna.

Hluttur Landhelgisgæslunnar og Isavia: Þessi forsenda segir til um hversu mikið af rekstrarkostnaði flugvélna hvor aðili greiðir í sviðsmynd 2.B.

Flugstundir per ár: Þessi forsenda er notuð sem margfaldari við heildarkostnað per flugstund flugvélna beggja til þess að áætla árlegan rekstrarkostnað flugvélna.

Kostnaðaraukning per ár: Forsenda um árlega hækkun rekstrarkostnað flugvélna.

Útboðskostnaðar ábati: Lækkun á rekstrarkostnaði sem fæst við að fara í útboð til markaðsaðila.

Útreikningar per Flugstund	Dash-8-Q300	King Air 350ER	Mismunur ISK	Mismunur %
Tekjur per flugstund	0 kr	0 kr	0 kr	0,0%
Eldsneytiskostnaður per flugstund	45.402 kr	28.615 kr	16.787 kr	-37,0%
Viðhaldskostnaður per flugstund	466.786 kr	97.440 kr	369.346 kr	-79,1%
Launakostnaður per flugstund	1.024.000 kr	1.024.000 kr	0 kr	0,0%
Afskriftir per flugstund	364.430 kr	568.849 kr	-204.419 kr	56,1%
Viðhalds og þjónustusamningar p. Flug.st.	206.772 kr	0 kr	206.772 kr	-100,0%
Tryggingar per flugstund	16.764 kr	16.764 kr	0 kr	0,0%
Heildarkostnaður LHG per flugstund	2.124.154 kr	1.735.668 kr	388.486 kr	-18,3%

Á ofangreindri mynd sjást niðurstöður Advance fyrir heildarkostnað á hverja flugstund beggja véla. Heildarkostnaður TF-SIF (Dash-8-Q300) er byggður á rekstrartölum ársins 2022 frá Landhelgisgæslunni og er viðhalds-, launa- og afskriftarkostnaði deilt niður á heildarflugstundir sem TF-SIF flaug árið 2022, eða 443 klst. Tryggingar á flugstund er föst stærð á meðan eldsneytiskostnaður er reiknaður út miðað við forsendur um eldsneytisverð og eyðslu á flugstund.

Við höfum fengið gögn frá stjórnendum um rekstrarkostnað flugvéla og borið saman við útreikninga Advance. Niðurstaða þeirra greininga er að kostnaður við viðhalds- og þjónustusamninga á flugstund er tvítalinn í greiningu Advance þar sem hann er þegar innifalinn undir liðnum viðhaldskostnaður á flugstund. Heildarkostnaður LHG á flugstund fyrir Dash-8-Q300 ætti því að vera 1.917.382 kr. (2.124.154 kr. að frádregnum 206.772 kr.).

Forsendur fyrir King Air 350ER eru fengnar úr kostnaðarskýrslu frá CFS JETS sem gefin var út í byrjun þessa árs, Deloitte hefur ekki aðgang að skýrslunni.

Samkvæmt upplýsingum frá stjórnendum er hluti rekstrarkostnaðar í töflu fastur eins og launakostnaður, afskriftir og viðhaldskostnaður að hluta til og hækkar ekki línulega með fleiri flugstundum. Auk þess getur hluti viðhaldskostnaðar sveiflast til á milli ára eftir því hvaða skoðanir og viðhald þarf að framkvæma. Réttara væri að taka sögulegt meðaltal á hluta viðhaldskostnaðar (sem dæmi var kostnaður á flugstund árið 2020 og 2021 um 140.684-194.750 kr. en um 260.014 kr. árið 2022). Þess vegna teljum við varasamt að uppreikna rekstrarkostnað á flugstund með fleiri flugstundum, án þess að leiðrétta fyrir föstum kostnaði. Þar af leiðandi höfum við sett sviðsmyndir Advance fram miðað við 443 flugstundir en ekki 600 flugstundir eins og í greiningu Advance.

Niðurstöður sviðsmynda Advance

Sviðsmynd	Núvirt sjóðstreymi frá 2023-2032 (m.kr.)	Á ári (m.kr.)
Sviðsmynd 1	11.785	1.178
Sviðsmynd 2.A	11.215	1.121
Sviðsmynd 2.B	6.731	673
Sviðsmynd 3	12.752	1.275
Sviðsmynd 4.A	9.782	978
Sviðsmynd 4.B	5.733	573

Á ofangreindri mynd er samanlagt núvirt sjóðstreymi hvernar sviðsmyndar yfir 10 ára tímabil ásamt meðalrekstrarkostnaði á ári yfir sama tímabil. Hér viljum við þó árétta að sjóðstreymi sviðsmyndar 4.A er ekki núvirt og ætti niðurstaða samanlagðs sjóðstreymis sviðsmyndarinnar því að vera 7.464 m.kr.en ekki 9.782 m.kr. Samkvæmt

ofangreindum niðurstöðum Advance er hagkvæmasti kosturinn sviðsmynd 4.B og næst á eftir henni kemur sviðsmynd 2.B og er munurinn á milli þeirra um 100 m.kr. á ári. Kostnaðarsamasta sviðsmyndin er sviðsmynd 3 og er munurinn á henni og hagstæðustu sviðsmyndinn, þ.e. 4.B um 700 m.kr. á ári. Niðurstöður úr skýrslu Advance eru því að munur á heildarrekstrarkostnaði sviðsmyndanna sé á bilinu 100 m.kr.-700 m.kr.

Vert er að nefna að í sviðsmynd 2.B rekur Landhelgisgæslan King Air samhliða Isavia frá og með árinu 2024 og greiðir Isavia 45% af rekstrarkostnaði vélarinnar. Í sviðsmyndum 4.A og 4.B gerir Advance ráð fyrir markaðsaðila sem getur rekið vélarnar 35% ódýrara en Landhelgisgæslan (nefnt útboðskostnaðarábati, 35%). Í sviðsmyndum 1, 2.A og 3 greiðir Landhelgisgæslan 100% af rekstrarkostnaði flugvéllanna.

Uppfærðar forsendur vegna endurútreiknings á sviðsmyndum

Bókfært virði Dash-8-Q300 (m.kr.)	1.000
Kaupverð King Air 350ER (m.kr.)	2.520
Fjármagnskostnaður	5%
Hluttur Landhelgisgæslunnar	55%
Hluttur Isavia	45%
Flugstundir per ár	443
Kostnaðaraukning per ár	3%
Útboðskostnaðar ábati	35%

Í töflunni hér að ofan er einungis búið að breyta forsendunni um fjölda flugstundir á ári, 443 til samræmis við útreikning á heildarkostnaði á flugstund.

Útreikningar per Flugstund	Dash-8-Q300	King Air 350ER	Mismunur ISK	Mismunur %
Tekjur per flugstund	0 kr	0 kr	0 kr	0%
Eldsneytiskostnaður per flugstund	45.360 kr	28.615 kr	16.745 kr	-36,9%
Viðhaldskostnaður per flugstund	464.528 kr	97.440 kr	367.088 kr	-79,0%
Launakostnaður per flugstund	1.024.643 kr	1.024.643 kr	0 kr	0,0%
Afskriftir per flugstund	364.430 kr	568.849 kr	-204.419 kr	56,1%
Viðhalds og þjónustusamningar p. Flug.st.	206.772 kr	0 kr	206.772 kr	-100,0%
Tryggingar per flugstund	16.764 kr	16.764 kr	0 kr	0,0%
Heildarkostnaður LHG per flugstund	1.917.382 kr	1.735.668 kr	181.714 kr	-9,5%

Í töflunni að ofan hefur einungis verið leiðrétt fyrir viðhalds og þjónustusamningar p. Flug.st., þar sem um tvítalningu var að ræða (sjá bls. 3).

Uppfærðar sviðsmyndagreiningar

Sviðsmynd 3: Rekstur á TF-SIF út tímabilið og kaup á King Air í lok tímabils og sala á TF-SIF										
Ár	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tekjur										99.999.999
Kostnaður	874.882.281	901.128.750	928.162.612	956.007.490	984.687.715	1.014.228.347	1.044.655.197	1.075.994.853	1.108.274.699	1.141.522.940
Sjóðstreymi	874.882.281	901.128.750	928.162.612	956.007.490	984.687.715	1.014.228.347	1.044.655.197	1.075.994.853	1.108.274.699	3.207.503.253
Núvirt sjóðstreymi	833.221.220	817.350.340	801.781.762	786.509.728	771.528.591	756.832.808	742.416.945	728.275.670	714.403.752	1.969.128.758
										Samtals núvirt 8.921.449.574

Sviðsmynd 1: Rekstur á TF-SIF m.v. 10 ára verkefni og sala á TF-SIF í lok tímabils										
Ár	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tekjur										99.999.999
Kostnaður	874.882.281	901.128.750	928.162.612	956.007.490	984.687.715	1.014.228.347	1.044.655.197	1.075.994.853	1.108.274.699	1.141.522.940
Sjóðstreymi	874.882.281	901.128.750	928.162.612	956.007.490	984.687.715	1.014.228.347	1.044.655.197	1.075.994.853	1.108.274.699	1.041.522.941
Núvirt sjóðstreymi	833.221.220	817.350.340	801.781.762	786.509.728	771.528.591	756.832.808	742.416.945	728.275.670	714.403.752	639.404.737
										Samtals núvirt 7.591.725.553

Sviðsmynd 2.A: Sala á TF-SIF og kaup á King Air árið 2024 og rekstur á King Air út 10 ára tímabilið										
Ár	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tekjur		999.999.990								
Kostnaður	874.882.281	3.421.128.750	840.198.800	865.404.764	891.366.907	918.107.914	945.651.152	974.020.686	1.003.241.307	1.033.338.546
Sjóðstreymi	874.882.281	2.421.128.760	840.198.800	865.404.764	891.366.907	918.107.914	945.651.152	974.020.686	1.003.241.307	1.033.338.546
Núvirt sjóðstreymi	833.221.220	2.196.035.156	725.795.314	711.970.641	698.409.295	685.106.261	672.056.618	659.255.540	646.698.291	634.380.229
										Samtals núvirt 8.462.928.566

Sviðsmynd 2.B: Sala á TF-SIF og kaup á King Air árið 2024 og rekstur á King Air út 10 ára tímabilið með Isavia										
Ár	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tekjur		999.999.990								
Kostnaður	874.882.281	3.421.128.750	840.198.800	865.404.764	891.366.907	918.107.914	945.651.152	974.020.686	1.003.241.307	1.033.338.546
Sjóðstreymi	874.882.281	1.331.620.818	462.109.340	475.972.620	490.251.799	504.959.353	520.108.133	535.711.377	551.782.719	568.336.200
Núvirt sjóðstreymi	833.221.220	1.207.819.336	399.187.423	391.583.853	384.125.113	376.808.444	369.631.140	362.590.547	355.684.060	348.909.126
										Samtals núvirt 5.029.560.260

Sviðsmynd 4.A: Útboð á rekstri á TF-SIF til 10 ára m.v. 600 tíma á ári. LGH greiðir 65% af árlegum kostnaði TF-SIF										
Ár	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tekjur										
Kostnaður	568.673.483	585.733.687	603.305.698	621.404.869	640.047.015	659.248.425	679.025.878	699.396.654	720.378.554	741.989.911
Sjóðstreymi	568.673.483	585.733.687	603.305.698	621.404.869	640.047.015	659.248.425	679.025.878	699.396.654	720.378.554	741.989.911
Núvirt sjóðstreymi	541.593.793	531.277.721	521.158.145	511.231.323	501.493.584	491.941.325	482.571.014	473.379.185	464.362.439	455.517.440
										Samtals núvirt 4.974.525.971

Sviðsmynd 4.B: Útboð á rekstri á King Air til 10 ára m.v. 600 tíma á ári										
Ár	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Tekjur	1.000.000.000									
Kostnaður	874.882.281	530.222.544	546.129.220	562.513.097	579.388.489	596.770.144	614.673.248	633.113.446	652.106.849	671.670.055
Sjóðstreymi	-125.117.719	530.222.544	546.129.220	562.513.097	579.388.489	596.770.144	614.673.248	633.113.446	652.106.849	671.670.055
Núvirt sjóðstreymi	-119.159.732	480.927.477	471.766.954	462.780.917	453.966.042	445.319.070	436.836.802	428.516.101	420.353.889	412.347.149
										Samtals núvirt 3.893.654.668

Í sviðsmyndagreiningunum hér að ofan eru niðurstöður sviðsmyndanna eftir að forsendurnar um flugstundir á ár og heildarkostnaður á flugstund hafa verið uppfærðar.

Sviðsmynd	Núvirt sjóðstreymi frá 2023-2032 (m.kr.)	Á ári (m.kr.)
Sviðsmynd 3	8.921	892
Sviðsmynd 1	7.592	759
Sviðsmynd 2.A	8.463	846
Sviðsmynd 2.B	5.030	503
Sviðsmynd 4.A	4.975	497
Sviðsmynd 4.B	3.894	389

Samanburður á sviðsmyndum

Eins og nefnt var í niðurstöðum (sjá bls. 1) er ekki viðeigandi að bera allar sviðsmyndirnar saman og hér að neðan höfum við sett fram samanburður á sviðsmyndum sem við teljum samanburðarhæfar.

M.kr.	Rekstur á TF-SIF til 10 ára (3)	Sala á TF-SIF 2024 og rekstur á King Air út 10 árin (2.A)	Mismunur á árl. rekstrarkostnaði
Rekstrarkostnaður á ári	892	846	46

Á myndinni hér að ofan sést að árlegur mismunur á rekstrarkostnaði við að Landhelgisgæslan reki flugvélnar, samkvæmt uppfærðum sviðsmyndagreiningu, er 46 m.kr.

M.kr.	Útboð á rekstri TF-SIF til 10 ára (4.A)	Útboð á rekstri King Air til 10 ára (4.B)	Einskiptisliður	Mismunur á árl. rekstrarkostnaði
Rekstrarkostnaður á ári	497	389	100	8

Á myndinni hér að ofan sést að árlegur mismunur á rekstrarkostnaði við að Landhelgisgæslan fara í útboð á flugvél sé 8 m.kr. Í sviðsmynd 4.B gera Advance ráð fyrir því að TF-SIF verði seld en í sviðsmynd 4.A er ekki gert ráð fyrir að TF-SIF verði seld. Til að sviðsmyndirnar verði samanburðarhæfar þarf að horfa til samanburðarhæfra forsenda, og höfum við því leiðrétt fyrir áhrifum sölu TF-SIF í sviðsmynd 4.B (fjarlægt tekjur vegna sem samsvara 1 ma.kr., hér að ofan sett fram sem 100 m.kr. í einskiptiskostnað á ári yfir 10 ára tímabili).

M.kr.	Landhelgisgæslan greiðir 55% af rekstrarkostnaði King Air frá 2024 (2.B)	Isavia greiðir 55% af rekstrarkostnaði King Air frá 2024 (2.B)
Rekstrarkostnaður á ári	503	412

Að lokum sýnir myndin hér að ofan kostnað Landhelgisgæslunnar og Isavia við að fara í samstarf á rekstri King Air (sviðsmynd 2.B). Að ákveðnu leyti mætti bera sviðsmynd 2.B (samstarf við Isavia) saman við 4.A og 4.B (útboð á rekstri véla) þar sem að um lækkun á kostnaði LHG er að ræða, en sviðsmynd 2.B er engu að síður kostnaðarsamari en sviðsmyndir 4.A og 4.B auk þess sem að LHG fengi einungis afnot af vélinni 55% tímans í sviðsmynd 2.B (og Isavia afnot af vélinni 45% tímans).

Sviðsmynd 1 er ekki sett fram hér þar sem að hún er samanburðarhæf við sviðsmynd 3, nema að í henni er ekki gert ráð fyrir kaupum á flugvél að loknu 10 ára tímabili, þegar TF-SIF er seld og er sviðsmyndin því ekki talin raunhæf.

Af þessari samanburðagreiningu má sjá að mismunurinn á kostnaði á ári er lítilsverður (sjá samanburð á sviðsmyndum 3 og 2.A og samanburð á sviðsmyndum 4.A og 4.B). Niðurstaða þess hvora flugvélin er hagstæðara að reka er næm fyrir helstu forsendum og gæti niðurstaðan breyst ef einhver undirliggjandi forsenda verði metin óraunhæf eða undirliggjandi forsendur ekki taldar endurspegla áætlaðan rekstrarkostnað á næsta 10 ára tímabili.

Þetta skjal var unnið af Deloitte ehf. Eftirfarandi skal gilda um allar upplýsingar í þessu skjali nema annað sé tekið fram. Upplýsingarnar, einkum tölur, gögn og áætlanir, eru til bráðabirgða og er tilgangur þeirra eingöngu að mynda umræðugrunn meðal stjórnenda. Við staðfestum hvorki að upplýsingarnar séu réttar né tæmandi og ætti því ekki að treysta á gögnin sem slík. Staðfestingarvinna á umræddum upplýsingum hefur ekki verið unnin af hálfu Deloitte. Allar ályktanir og niðurstöður sem dregnar eru fram í þessu skjali endurspeglar álit Deloitte, byggt á þeim gögnum sem aðgengileg voru fram að dagsetningu þessa skjals, og geta breyst án fyrirvara. Þó að upplýsingar í þessu skjali hafi verið unnar í góðri trú tekur Deloitte enga ábyrgð á ákvörðunum sem teknar eru á grundvelli þeirra. Skjal þetta er afhent á þeim forsendum að hvorki Deloitte, eigendur né starfsmenn sviðsins séu dregnir til ábyrgðar fyrir rangar eða ónákvæmar upplýsingar, hvort sem þær megi rekja til gáleysis eða annarra ástæðna, né fyrir tjón sem rekja má til mistaka, vanrækslu eða ónákvæmni við gerð þessa skjals. Þetta skjal er eingöngu unnið fyrir verkkaupa og er öðrum aðilum óheimilt að nýta sér efni þess eða byggja ákvarðanir á grundvelli þess nema að fengnu samþykki Deloitte.

Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Deloitte vísar til eins eða fleiri aðildarfélaga innan Deloitte Touche Tohmatsu Limited sem er breskt félag. Hvert aðildarfélag er aðskilinn lögaðili og óháð eining. Vinsamlega skoðið www.deloitte.com/about varðandi nákvæma lýsingu á lagalegri uppbyggingu Deloitte Touche Tohmatsu og aðildarfyrirtækjum þess.

Höfundaréttarvarið © 2023 Deloitte ehf.