

Mánudagurinn 2. júní 1997 kl. 12:00

95. fundur samkeppnisráðs

Ákvörðun nr. 22/1997

**Erindi Allrahanda/Ísferða ehf. er varðar
skilgreiningu á samkeppnismarkaði sérleyfishafa**

I.

Málavextir.

1.

Erindi, dags. 16. desember sl., barst frá Allrahanda/Ísferðum ehf., þar sem óskað var eftir túlkun Samkeppnisstofnunar á því hvort áætlunarflug og ferjur annarsvegar og sérleyfisaksturs með langferðabifreiðum hinsvegar tilheyri sama samkeppnismarkaði.

Fyrirtækið nefnir dæmi um áætlunarflug og ferjuferð og spyr hvort þessir aðilar séu í samkeppni með tilliti til samkeppnislaga: „*Flugleiðir og Íslandsflug eru með reglubundið áætlunarflug til Ísafjarðar og ferjan Fagranes er með áætlunarferðir frá Arngerðareyri við Ísafjarðardjúp til Ísafjarðar.*

Fyrirtækið Allrahanda Ísferðir er með reglubundnar áætlunarferðir með langferðabílum frá Reykjavík til Ísafjarðar og ekur framhjá ferjubryggjunni við Arngerðareyri á leið sinni til og frá Ísafirði“.

Samkeppnisstofnun óskaði í bréfi, dags. 6. janúar 1997, eftir frekari upplýsingum frá Allrahanda/Ísferðum varðandi erindið.

2.

Svarbréf barst frá Allrahanda/Ísferðum, 16. janúar sl., þar sem útskýrt er hvaða hagsmuni fyrirtækið hefur í huga með erindi sínu. Í bréfinu kemur meðal annars fram að: „*Flug- og ferjurekstraraðilar fá endurgreiddan innskatt (vsk) af aðföngum án þess að leggja útskatt á sína þjónustu, er snýr að farþegaflutningum og ekki eru heldur lögð aðflutningsgjöld á þeirra atvinnutæki. Þá njóta ferjusamgöngur verulegra ríkisstyrkja“.*

Erindi sínu til stuðnings varðandi ferjusamgöngur nefnir fyrirtækið upplýsingar sem fram koma í ársreikningi Hf. Skallagríms, rekstraraðila ms. Akraborgar, um greiðslur Vegagerðarinnar til rekstraraðila. Fyrirtækið telur að ætla megi að aðrir ferjurekstraraðilar fái svipaða styrki.

Allrahanda/Ísferðir telur að sérleyfishafar verði fyrir samkeppnislegri mismunun í farþegaflutningi þar sem þeir fá hvorki niðurfellingu aðflutningsgjalda né endurgreiðslu virðisaukaskatts af aðföngum og njóta heldur ekki styrkja frá ríkinu eins og ferjurekstraraðilar.

Í lok bréfsins segir: „*Það er ósk okkar að við fáum að draga frá innskatt af aðföngum eins og samkeppnisaðilar okkar fá, það er ferju- og flugrekstraraðilar*“.

Bréf Allrahanda/Ísferða, frá 16. janúar sl., var 21. janúar sl. framsent embætti Ríkisskattstjóra og samgönguráðuneytinu til umsagnar.

3.

Svarbréf, dags. 22. janúar sl., barst frá embætti Ríkisskattstjóra. Þar er fjallað um þann hluta erindisins sem snýr að virðisaukaskatti og segir að eitthvað sé málum blandið í fullyrðingu fyrirtækisins um endurgreiðslu virðisaukaskatts af aðföngum. Um þetta segir: „*Flug og ferjurekstraraðilar skila ekki útskatti af tekjum í farþegaflutningum fremur en sérleyfishafar í landflutningum. Þeir fá heldur ekki innskatt af aðföngum frádreginn. Þ.e.a.s. flug- og ferjufólksflutningar bera innskattinn en útskatta ekki þjónustuna*“.

Í lok umsagnarinnar kemur fram það álit embættisins að virðisaukaskattslögin mismuni ekki aðilum í farþegaflutningi innanlands.

4.

Allrahanda/Ísferðum var með bréfi, dags. 24. janúar sl., boðið að gera athugasemdir við umsögn embættis Ríkisskattstjóra. Athugasemdir bárust, dags. 4. febrúar sl., frá Allrahanda/Ísferðum. Þar kemur fram að fyrirtækið undrist mjög það álit embættisins að ekki sé um mismunun í virðisaukaskattslögum eftir farþegaflutningsaðilum að ræða. Fyrirtækið rekur ýmis undanþáguákvæði virðisaukaskattslaganna og segir síðan: „*Samkvæmt þessum ákvæðum er virðisaukaskattur ekki lagður á söluverð flugvéla og skipa.*“

Virðisaukaskattur er ekki lagður á eigin viðgerða- og þjónustuvinnu við flugvélar og skip.

Virðisaukaskattur er ekki innheimtur af útseldri viðgerðar- og þjónustuvinnu við flugvélar og skip.

Og á alla efnisnotkun og á öll innkaup tækja og búnaðar fyrir flugvélar og skip er annað hvort ekki álagður og innheimtur virðisaukaskattur við sölu eða skatturinn er endurgreiddur rekstraraðilum eftirá“.

Síðar segir: „Samkvæmt tollalögum nr. 55/1987 eru ekki lögð aðflutningsgjöld eða virðisauki af kaupum eða sölu á loftförum eða skipum sem notuð eru í atvinnuskyni.

Samkvæmt fjárlögum fyrir árið 1997 6. gr. 2.6 heimild til fjármálaráðherra að fella niður stimpilgjöld vegna leigu Íslandsflugs á flugvél sem ber einkennistafina TF-ELJ.

Nú vill svo til að hópbifreiðar, flugvélar og skip eru allt tæki sem notuð eru í sömu atvinnugrein hér á landi, það er atvinnugreininni fólksflutningar, og í ljósi þess tel ég að um kláran mismun sé að ræða“.

5.

Embætti Ríkisskattstjóra var með bréfi, dags. 11. febrúar sl., boðið að svara athugasemdum Allrahanda/Ísferða og barst svarbréf, dags. 19. febrúar sl., frá embættinu.

Í svarbréfinu segir meðal annars:

- „1. Fólksflutningar með bifreiðum. Virðisaukaskattur af aðföngum fæst ekki frádreginn eða endurgreiddur sbr. 4. mgr. 2. gr. laga nr. 50/1988.*
- 2. Fólksflutningar með skipum eða loftförum. Ekki er innheimtur virðisaukaskattur af sölu og útleigu loftfara og skipa enda sé ekki um að ræða skip sem eru undir sex metrum að lengd, skemmtibáta eða einkaloftför, sbr. 6. tölul. 1. mgr. 12. gr. laga nr. 50/1988. Ekki skal greiða virðisaukaskatt af innflutningi á þeim loftförum eða skipum sem að ofan greinir, sbr. 2. mgr. 36. gr. laga nr. 50/1988.*

Jafnframt er það rétt sem kemur fram í bréfi Allrahanda/Ísferða ehf. um að viðgerðar- og viðhaldsvinna við skip og loftför og fastan útbúnað þeirra er

undanþegin virðisaukaskatti, sbr. 7. tölul. 1. mgr. laga nr. 50/1988. Undanþágan nær jafnframt til efnis og vara sem það fyrirtæki sem annast viðgerðina notar og lætur af hendi við þá vinnu. Undanþágan nær hins vegar ekki til skipa sem eru undir sex metrum að lengd, skemmtibáta eða einkalöftfara.

Samkvæmt ofanrituðu þá er ljóst að mismunandi er hvort innheimta ber virðisaukaskatt af sölu eða innflutningi á flutningstækjum til fólksflutninga eða ekki. Aftur á móti fæst virðisaukaskattur af öðrum aðföngum til fólksflutninga ekki endurgreiddur og skiptir þá ekki máli hvernig gerðar fólksflutningtæki er, sbr. 4. mgr. 2. gr. laga nr. 50/1988“.

6.

Eins og fram kom hér að framan var erindi Allrahanda/Ísferða sent samgönguráðuneytinu 21. janúar sl. Svarbréf barst frá ráðuneytinu, dags. 25 mars sl. Þar kemur meðal annars fram:

„1. Flug- og ferjurekstraraðilar fá endurgreiddan innskatt (vsk) af aðföngum án þess að leggja útskatt á sína þjónustu er snýr að farþega flutningum og ekki er heldur lögð aðflutningsgjöld á þeirra atvinnutæki.

Hér gætir nokkurs misskilnings hjá Allrahanda/Ísferðum um innsköttun rekstrargjalda hjá ferjurekstraraðilum. Ferjurnar eru allar í svokölluðum blönduðum rekstri, þ.e. hluti rekstrarteknanna ber ekki útskatt (fargjöld einstaklinga og fólksbifreiða) en afgangurinn ber útskatt (flutningsgjöld varnings og flutningabifreiða). Í virðisaukaskattsuppgjöri er fundið út hlutfall virðisaukaskattskyldra tekna af heildartekjum og það hlutfall er síðan notað við innsköttun. Því er einungis heimilt að innskatta á móti því sem ber útskatt. Sem dæmi má nefna að hlutfall það sem Skallagrímur ehf. mátti nota af innskatti fyrir rekstrarárið 1995 var 24%. Þessi regla gildir almennt um blandaðan rekstur.

2. Ferjusamgöngur njóta verulegra ríkisstyrkja.

Þegar unnið var að endurskoðun vegalaga, en ný vegalög nr. 45/1994 voru samþykkt af Alþingi vorið 1994, var bætt inn ákvæðum um ferjur. Í 23. gr. 2. mgr. er svohljóðandi ákvæði:

„Heimilt er að greiða af vegaáætlun hluta kostnaðar við ferjur til flutnings á fólki og bifreiðum yfir sund og firði, enda komi ferjan í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg a.m.k. hluta úr ári...“

Af þessu er ljóst að ríkið ætlar sér ekki að styrkja ferjurekstur nema þar sem um landfræðilega einangrun íbúa að ræða allt árið um kring eða hluta úr

ári. (Nema í mjög sérstökum og afmörkuðum tilfellum sbr. 16. grein þar sem heimilt er að strykja ferjur, sem ekki uppfylla 23. gr. á sama hátt og aðra vegi sem ekki teljast þjóðvegir.)“.

Síðar í bréfinu segir: „Vegna útgerðar ms. Akraborgar sem Allrahanda/Ísferðir gera að sérstöku umtalsefni, er rétt að víkja nánar að þeim rekstri. Skallagrímur ehf., útgerðaraðili ms. Akraborgar er að stórum hluta, 64,99%, í eigu ríkisins. Með gildistöku nýrra vegalaga var ljóst að ferjurekstur milli Reykjavíkur og Akraness átti ekki að njóta ríkisstyrkja vegna þess að um heilsárs vegasamband er að ræða milli staðanna. Á sama tíma var verið að ganga frá samningum um gerð Hvalfjarðarganga milli Spalar ehf. og ríkisins. Eitt af skilyrðum fyrir samningnum var að ríkið hætti styrkjum til ferjureksturs milli Reykjavíkur og Akraness um leið og göngin yrðu opnuð. Akraborgin mun því njóta ríkisstyrkja þangað til Hvalfjarðargöng verða tekin í notkun en eftir það mun rekstri hennar hætt“.

II.

Lagaumhverfi.

1.

Í lögum um skipulag á fólksflutningum með langferðabifreiðum nr. 53/1987 og reglugerð nr. 90/1990 er fjallað um sérleyfi og þau skilyrði sem uppfylla þarf og þau réttindi sem þess konar leyfi innifelur. Varðandi réttindi kemur meðal annars fram að sérleyfi gildir jafnframt sem leyfi til hópferða án sérstakrar umsóknar og einnig að þeir sem hafa haft sérleyfi á ákveðnum leiðum skulu að jafnaði sitja fyrir við veitingu leyfa á viðkomandi leiðum.

2.

Í lögum um virðisaukaskatt nr. 50/1988 segir í 2. gr. 6. tölulið að fólksflutningar séu undanþegnir frá virðisaukaskatti.

Í 12. gr. laganna eru ákvæði um undanþágur frá skattskyldri veltu og þar segir í 6. tölul.: „Sala og útleiga loftfara og skipa. Undanþága þessi nær þó ekki til skipa sem eru undir 6 metrum að lengd, skemmtibáta eða einkaloftfara“. Í 7. tölul. sömu greinar segir: „Skipasmíði og viðgerðar- og viðhaldsvinna við skip og loftför og fastan útbúnað þeirra, svo og efni og vörur sem það fyrirtæki, sem annast viðgerðina, notar og lætur af hendi við þá vinnu. Undanþága þessi nær

þó ekki til skipa sem eru undir 6 metrum að lengd, skemmtibáta eða einkalöftfara“.

3.

Í vegalögum nr. 45/1994 segir í 16. gr.: „Í vegaáætlun er heimilt að veita fé til greiðslu kostnaðar við eftirfarandi samgönguleiðir: götur í þéttbýli, vegi yfir fjöll og heiðar sem ekki eru þjóðvegir, vegi að bryggjum, vegi að eyðibýlum, vegi að flugvöllum sem ekki eru áætlunarflugvellir en taldir upp í flugmálaáætlun sem þjónustuvellir eða lendingarstaðir, vegi að skipbrotsmannaskýlum, vegi að skíðaskálum og skíðasvæðum, vegi að fjallaskilaréttum, vegi að leitarmannaskálum, vegi að fjallaskálum, vegi að fullgerðum orkuverum, vegi að félagsheimilum, vegi að og innan uppgræðslu- og skógræktarsvæða og ferjur sem ekki fullnægja skilyrðum 23. gr.“.

Í 23. gr. laganna segir: „Vegagerðinni er heimilt að kaupa, eiga og hafa umsjón með ferjum og flóabátum sem reknir eru til samgöngubóta, svo og eiga aðild að félögum sem hafa eignarhald á þeim.

Heimilt er að greiða af vegaáætlun hluta kostnaðar við ferjur til flutnings á fólki og bifreiðum yfir sund og firði, enda komi ferjan í stað vegasambands um stofnveg eða tengiveg a.m.k. hluta úr ári. Einnig er heimilt að greiða hluta kostnaðar við bryggjur fyrir slíkar ferjur.

Í vegaáætlun skulu ferjuleiðir taldar upp og gerð grein fyrir stofnframlögum til einstakra ferja“.

Í lögnum er ákvæði til bráðabirgða og þar segir: „Heimilt er að greiða hluta kostnaðar við ferjur skv. 23. gr. í allt að fimm ár frá gildistöku laga þessara þótt ekki sé fullnægt skilyrðum greinarinnar“.

4.

Í tollalögum nr. 55/1987 er í 6. gr. getið um undanþágu heimildir ráðherra og þar segir í 16. tölul.: „Að fella niður toll af vélum, tækjum, rafmagnsvörum og öðrum fylgihlutum sem ætlaðir eru til nota í flugvélum og skipum. Sama gildir um hluti sem ætlaðir eru til viðgerða eða annarra aðvinnslu flugvéla og skipa“.

III. Niðurstöður.

1.

Í erindi Allrahanda/Ísferða er Samkeppnisstofnun beðin um túlkun á samkeppnismarkaði sérleyfishafa. Til þess að hægt sé að tala um að ákveðin þjónusta sé á sama markaði verður sá sem þjónustunnar nýtur að líta á hana sem staðgönguþjónustu. Staðganga er á milli þjónustu þegar ekki skiptir notendur þjónustunnar máli hvaða aðferð er notuð til að fá viðkomandi þjónustu og verðbreytingar á einni aðferð geta haft áhrif á val neytenda. Varðandi farþegaflutning milli ákveðinna staða þá hljóta atriði svo sem verð á ferð, ferðatími, og ferðatíðni að skipta máli.

2.

Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 10/1997, Samruni innanlandsflugs Flugleiða hf. og Flugfélags Norðurlands hf., er í kafla II.3.3. fjallað um það hvort sérleyfisakstur og farþegaflug teljist til sama þjónustumarkaðar. Þar segir: „Áætlunarakstur með bifreiðum telst atvinnustarfsemi í skilningi samkeppnislaga. Því verður að taka til athugunar hvort staðganga sé milli farþegaflutninga með flutningafyrirtækjum í lofti og á landi. Þjónusta sem veitt er með flugvélum og áætlunarbifreiðum er í ákveðnum skilningi eðlislík, þ.e. farþegi er fluttur milli tiltekinna staða. Á hinn bóginn er umtalsverður munur á ferðatíma með þessum tveimur tegundum farkosta. Fyrir suma hópa neytenda, t.d. þá sem ferðast í viðskiptaerindum eða þá sem af einhverjum ástæðum geta ekki varið löngum tíma í ferðir, er skammur ferðatími grundvallaratriði. Ekki getur t.d. talist raunhæft að ætla að sá sem þarf að fara í viðskiptaerindum frá Reykjavík til Egilsstaða hafi um tvo kosti að velja, þ.e. annars vegar að ferðast í 13 tíma í áætlunarbifreið og hins vegar í tæplega tvo tíma með flugvél. Í þessu sambandi verður að horfa til þess að í hagfræði er litið svo á að tíminn sé takmörkuð gæði og það að verja tímanum til hvers sem er hafi hagrænan kostnað í för með sér. Þessi kostnaður sé jafnvirði þess ávinnings sem sá sem notar tímann hefði haft af því að nota tímann á annan veg. Þannig hafi aukinn ferðatími í för með sér aukinn kostnað. Segja má með öðrum orðum að ferðatími skipti flesta neytendum máli þegar þeir velja á milli flutninga í lofti eða láði. Í þessu ljósi er talsverður munur á þeirri þjónustu sem veitt er með flugvélum annars vegar og áætlunarbifreiðum hins vegar og endurspeglast sá munur í mismunandi ferðatíma. Eftirfarandi tafla gefur þetta skýrt til kynna:

Tafla 1.

	Flug		Rúta	
	Verð	Tími	Verð	Tími
	Apex - fullt fargj.	klst.		klst.
Akure.-Ísafj.	6.700 - 13.400	1,8	11.120	12
Akure.-Húsav.	1.800 - 3.500	1,1	2.200	1
Rvík-Húsav.	9.500 - 15.600	1,6	9.200	8,5
Rvík-Akure.	8.300 - 13.800	1,7	7.000	7
Rvík-Egilsst.	10.200 -17.000	1,9	13.600	13
Rvík-Ísafj.	7.600 - 12.600	1,6	9.500	10
Rvík-Saukr.	7.500 - 12.400	1,6	6.000	5

Á flugleiðunum Akureyri - Ísafjörður og Akureyri – Húsavík er afsláttarfargjaldið kallað „míniprís“.

Verðið er miðað við fargjöld fram og til baka.

Tími í flugi er flugtími í klst. að viðbættum 30 mín. fyrir brottför flugvélar og 25 mín. við komu á áfangastað (sbr. skýrslu Hagfræðistofnunar HÍ)

Tími í rútu er ferðatími frá brottför til komu.

Áætlunarbifreiðar aka hvorki alla daga né allt árið. Leiðirnar Akureyri – Ísafjörður og Reykjavík - Egilsstaðir eru aðeins eknar á sumrin.

Taflan sýnir ótvírætt þann mikla mun sem er á ferðatíma með flugvélum annars vegar og áætlunarbifreiðum hins vegar. Einnig ber að horfa til þess að skv. upplýsingum frá BSÍ er enginn eða óverulegur áætlunarakstur á milli Reykjavíkur og fjarlægustu staðanna sem flogið er til, s.s. Egilsstaða og Ísafjarðar. Gögn gefa einnig til kynna að í hugum neytenda sé ekki staðganga milli áætlunarbifreiða og flugs. Í því sambandi má benda á að skv. markaðskönnun Flugleiða frá 1993 kom í ljós að einungis 0,4% farþega ferðuðust oftast með áætlunarbifreiðum. Samkvæmt þessu má ljóst vera að ferðir með áætlunarbifreiðum um Ísland geta ekki að fullu eða verulegu leyti komið í stað ferða með flugvélum“.

Af þessu er ljóst að flutningur farþega með flugi og sérleyfisbifreiðum getur aðeins talist á sama þjónustumarkaði þar sem ferðatími og ferðatíðni milli staða eru sambærileg atriði. Sú flugleið sem samkvæmt ofangreindri töflu getur talist

á sama þjónustumarkaði og áætlunarakstur sérleyfishafa er Akureyri – Húsavík en samkvæmt upplýsingum sem Samkeppnisstofnun hefur aflað er um mjög óverulegan flutning flugfarþega á þessari leið.

3.

Vegna athugunar á því hvort farþegaflutningar með ferjum og sérleyfisbifreiðum teljast til sama þjónustumarkaðar er vegna ferða Fagranessins um Ísafjarðardjúp hægt að líta á ofangreinda tilvitnun í ákvörðun Samkeppnisráðs nr. 10/1997 þar sem fram koma upplýsingar frá BSÍ. Þar segir m.a.: „...*enginn eða óverulegur áætlunarakstur á milli Reykjavíkur og fjarlægustu staðanna sem flogið er til, s.s. Egilsstaða og Ísafjarðar*“. Einnig er vert að líta á ákvörðun Samkeppnisráðs nr. 26/1994, Kvörtun vegna samkeppnisstöðu Djúpbátsins hf., en þar kemur fram í kafla III.2. meðal annars eftirfarandi: „*Samkvæmt upplýsingum stjórnar Djúpbátsins hf. er félagið hlutafélag sem ríkissjóður á enga beina hlutdeild að. Eigendur eru sveitarfélög, fyrirtæki og einstaklingar á norðanverðum Vestfjörðum. Félagið var stofnað á árinu 1943 til að annast flutninga í áætlunarferðum með farþega, vörur og póst um norðanverða Vestfirði. Fyrirtækið hefur um áratuga skeið séð um samgönguþjónustu við eyjarnar í Ísafjarðardjúpi og þá staði í Djúpinu sem erfitt hefur verið að þjóna með öðrum hætti*“.

Samkvæmt upplýsingum sem Samkeppnisstofnun hefur aflað hefur Fagranesið flutt örfáa farþegar án bíls á leiðinni Ísafjörður – Arngerðareyri – Ísafjörður.

Varðandi rekstur ms. Akraborgar hefur hér að framan komið fram að Skallagrímur ehf. útgerðaraðili skipsins er að stórum hluta eða 64.99% í eigu ríkisins og einnig að rekstur skipsins hafi notið ríkisstyrkja.

Siglingu ms. Akraborgar með farþega má vissulega telja vera á sama þjónustumarkaði og sá sérleyfishafi er sérleyfi hefur til aksturs á milli Reykjavíkur og Akraness og eins og fram hefur komið að framan er ekki hægt að styðjast við þau rök að niðurgreiddur rekstur skipsins sé nauðsynlegur vegna landfræðilegrar einangrunar íbúa. Aftur á móti gegnir öðru máli um ferju Djúpbátsins hf., Fagranesið, þar sem telja verður að landfræðileg einangrun viðkomustaða ferjunnar hafi valdið því að stjórnvöld hafa talið sér skylt að styrkja rekstur ferjunnar.

Báðar ofangreindar ferjur flytja ekki eingöngu farþega heldur einnig farartæki og varning þannig að segja má að þær séu í blönduðum rekstri.

Önnur ferja sem einnig er í blönduðum rekstri er Breiðafjarðarferjan Baldur. Samkeppnisstofnun hefur ekki vitneskju um að sérleyfisbifreiðar aki til og frá viðkomustöðum hennar. Um aðrar ferjur sem hugsanlega gætu átt í samkeppni við áætlunarbifreiðar er ekki vitað.

Ef landið allt er þjónustumarkaður verður að segja að ferjur séu almennt séð ekki í samkeppni við sérleyfisbifreiðar. Ef litið er til ákveðinna staða þar sem bæði fara um ferjur og sérleyfisbifreiðar þá má segja að það sé aðeins ms. Akraborg sem sé á samkeppnismarkaði við sérleyfishafa. Hinsvegar hefur verið ákveðið að hætta rekstri ms. Akraborgar þegar akstur um Hvalfjarðargöng hefst.

Flutningur með farþega á landi er á vissan hátt vernduð atvinnustarfsemi þar sem opinbert sérleyfi þarf til áætlunaraksturs milli staða á landinu. Sérleyfið Reykjavík – Akranes er til dæmis í höndum eins sérleyfishafa. Auk þess eru þjóðvegamannvirki byggð og rekin af ríkinu en óbeint fjármögnuð af þeim sem mannvirkin nota. Þegar ms. Akraborg hættir siglingu milli Akraness og Reykjavíkur mun, miðað við núgildandi aðstæður, aðeins einn aðili sjá um fólksflutninga milli staðanna.

IV.

Ákvörðunarorð:

„Ekki er tilefni til íhlutunar af hálfu samkeppnisráðs í máli þessu.“