

© Ф. М. Брегіда, канд. техн. наук,
завідувач відділу,
e-mail: fbregida@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-9611-6205;
© А. В. Горпинюк, канд. техн. наук, начальник
ЦНД БТ, e-mail: agorpinuk@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-6899-9469;
© А. І. Данько, заступник завідувача відділу,
e-mail: adanko@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0001-6442-8012;
© В. В. Мерзхивський, старший науковий
співробітник,
e-mail: vmerzhievskiy@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0003-4247-0687
ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

© Fedir Bregida, PhD, Head of Department,
e-mail: fbregida@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-9611-6205;
© Andriy Horpyniuk, PhD,
Head of the Center for Scientific Research in the
Field of Transport Safety,
e-mail: agorpinuk@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0002-6899-9469;
© Andriy Danko, Deputy Head of Department,
e-mail: adanko@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0001-6442-8012;
© Valentyn Merzhievsky, Senior Researcher,
e-mail: vmerzhievskiy@insat.org.ua,
ORCID: 0000-0003-4247-0687
SE "State Road Transport Research Institute"

ОСОБЛИВОСТІ СИСТЕМИ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТУ КОЛІСНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

FEATURES OF THE SYSTEM OF MAINTENANCE AND REPAIR OF WHEELED VEHICLES

Анотація. У минулому транспортні засоби України та системи їхнього утримання перебували в державній власності. Автомобілі зі сфери експлуатації організовували у великі групи однієї марки, а планова економіка створювала передумови виникнення систем технічного обслуговування та ремонту автотранспортних підприємств і спеціалізованих ремонтних підприємств (капітальний ремонт автомобілів, двигунів та ін. складників). Якість ремонту із розбиранням складників для ремонту та довільним складанням їх на конвеєрі була низькою. Ці фактори негативно вплинули на оцінку системи в перспективі багатьох років експлуатації автомобілів. Навіть у навчальних закладах сьогодні можна почути, що систему не доцільно створювати, «бо така система не обов'язкова в Європейському Союзі».

Така думка була б не настільки оманливою, якби ми мали більшість підприємств технічного сервісу, пристосованих до нинішніх ринкових умов, що борються за якість ремонту, а не за виживання.

З одного боку Україна створила систему допуску транспортних засобів до ринку, але періодично робить необґрунтовані кроки до пониження вимог у питаннях технічного регулювання ввезення і реєстрації транспортних засобів, ніби забуваючи про необхідність їхнього системного технічного обслуговування і ремонту.

Підґрунтям для такої системи у сфері експлуатації є вимоги виробників, що урегульовано як у ЄС, так і в інших державах. Було досліджено, як змінювалося *acquis* ЄС упродовж останніх 60 років. Аналіз показує, що необхідно врегулювати вертикальні і горизонтальні угоди в автомобільному секторі, ввести технічне регулювання стосовно вимог до системи технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів.

Ключові слова: виробник, авторизований ремонтник, неавторизований ремонтник, особливості системи, горизонтальні угоди, вертикальні угоди, додаткові настанови, обов'язкові вимоги.

Abstract. In the past, Ukraine's transport vehicles and their maintenance systems were state-owned. The government had vehicles that were organized into large groups of the same brand for operational purposes, and the planned economy created conditions for the emergence of maintenance and repair systems for transport enterprises and specialized repair enterprises (overhauling cars, engines, and other components). The quality of repair with disassembly of components for repair and random assembly of them on the conveyor was low. These factors had a negative impact on the evaluation of the feasibility (importance) of the system for years. Even in educational institutions

today, it is often said that it is not advisable to create such a system because "such a system is not mandatory in the European Union."

Such a view would not be so misleading if we had a majority of technical service enterprises that are adapted to current market conditions, that strive for repair quality, not just survival. On one hand, Ukraine has created a system for admitting vehicles to the market, but periodically takes unjustified steps to reduce technical regulation requirements for the import and registration of vehicles, seemingly forgetting the need for their systematic technical maintenance and repair.

The basis for such a system in terms of operation is the manufacturer's requirements, which are regulated both in the EU and in other countries. The changes in the EU's *acquis* over the last 60 years have been studied. The analysis shows that it is necessary to regulate vertical and horizontal agreements in the automotive sector and to introduce technical regulation regarding the requirements for the technical maintenance and repair system of vehicles.

Keywords: manufacturer, authorized repairer, non-authorized repairer, system features, horizontal agreements, vertical agreements, additional instructions, mandatory requirements.

Вступ

Україна – на шляху до ринку в автомобільному секторі Європейського Союзу. Автомобільний сектор ЄС охоплює широко розвинену діяльність виробників-розробників стосовно:

- транспортних засобів;
- їхніх складових (запасних) частин відповідної якості;
- запасних частин належної якості,
- спеціального технологічного устаткування;
- технічного інформаційного забезпечення сфери технічної експлуатації;
- експлуатаційної документації українською мовою;
- розробників програмного забезпечення електронних систем складників;
- виконавців процедур із перевірки придатності транспортних засобів до експлуатації;
- надавачів послуг із технічного обслуговування та ремонту;
- надавачів послуг із діагностування;
- працівників ІТ-технологій стосовно питань діагностування, розроблення програмних продуктів, перепрограмування електронних систем транспортних засобів у сфері експлуатації.

В Україні як ніколи актуальне завдання класифікувати складові автомобільного сектору, зокрема з їхніми вимірними характеристиками, отри-

мати державну статистику з метою легалізації та урегулювання:

- наповнення бюджету від окремих частин автомобільного сектору;
- конкуренції в автомобільному секторі;
- підготовки працівників (систематичне підвищення кваліфікації) сфери технічного сервісу;
- забезпечення транспортних засобів протягом життєвого циклу;
- діяльності авторизованих та неавторизованих ремонтників, незалежних операторів-ремонтників;
- рівного доступу на ринку страхових послуг усім власникам;
- електронного ринку продажу-купівлі автомобілів та їхніх складників, послуг діагностування, перепрограмування електронних складників;
- питань інтелектуальної власності, які виникають у сфері технічної експлуатації.

Основна частина

У ЄС розроблено і впроваджено низку відповідних регламентів, більшість із яких втратила чинність після заміни більш актуальними. Дослідження цих регламентів (№№ 17 1962 р., 118/63, 2822/71, 1216/1999, 1/2003; 19/65; 123/85; 4087/88; 1475/95; 2790/1999; 1400/2002 [1]; 330/2010 [2]; 461/2010 [3]; Додаткові настанови... (2010/C 138/05) [4]; 2022/720 [5]; проєкт MV-BER [6] щодо 461/2010 [3] та Додаткових

настанов [4]), а також багатьох пов'язаних регламентів, зокрема угод про дистрибуцію, франчайзинг та обслуговування автомобілів, показали, як через пошуки, проби і помилки у ЄС наближались до чинних правових норм.

Регламент № 330/2010 [2] – загальні вимоги до вертикальних узгоджених дій суб'єктів господарювання стосовно постачання та використання товарів – втратив чинність, натомість 01.06.2002 набрав чинності Регламент [5], який діятиме до 31.05.2034 року.

Регламент № 461/2010 [3] – вертикальні обмеження в угодах з продажу і ремонту автомобілів, а також розподілу запасних частин до них – втратив чинність 31.05.2023. Комісія (ЄС) завершила громадські слухання проєкту змін [6] до регламенту [3] з продовженням його дії на 5 років, як і Додаткових настанов щодо вертикальних обмежень в угодах продажу і ремонту автомобілів та розподілу запасних частин для автотранспорту [4]. Ці документи – в темі статті, рекомендуємо ознайомитися з ними.

Частиною третьою статті 256 «Наближення законодавства та практика застосування» (антиконкурентних дій) Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони [7] (далі – Угода) передбачено впровадження статей 1-8. Україна ж має шанс скористатися ними у найбільш довершеному на поточний час стані.

Основи системи технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів (ТОіР КТЗ) закладає виробник, розробляючи відповідні технології як конструкції КТЗ, так і виробництва, що забезпечують:

- безпечність КТЗ протягом його життєвого циклу (ЖЦ);
- надійність протягом гарантійного строку і протягом ЖЦ;
- ремонтпридатні технології відновлення деталей і складових частин;
- конкурентоздатність на ринку КТЗ та його запасних частин;

- технології відновлення КТЗ та його запасних частин;
- засобами технічного обслуговування і ремонту (ЗТОіР), зокрема нових спеціальних технологій, внесених конструкцією КТЗ і технологією ТОіР;
- відповідне інформаційне забезпечення від виробника (ІЗВ): поінформованість виконавців ТОіР КТЗ та складових частин, страхових компаній, видавників технічної інформації тощо;
- технології і технологічність утилізування КТЗ, складових частин, експлуатаційних матеріалів, дорожніх матеріалів, небезпечних матеріалів;
- підготовку працівників із прийнятними витратами та в економічно виправдані строки.

Зауважимо, що з наведеного не все на сьогодні вимагає від виробника законодавство ЄС визначеними актами прямої дії. Окрім *acquis* ЄС вимоги стосовно елементів системи ТОіР виробника КТЗ встановлюють і провідні держави-члени ЄС, визначаючи рівень екологічних вимог для певних своїх регіонів, вимоги до вторинного ринку КТЗ (афтермаркету), до створення робочих місць у сфері технічної експлуатації тощо. Істотна роль у впровадженні *acquis* ЄС належить прецедентному («м'якому») праву (див. Додаткові настанови щодо вертикальних обмежень в угодах з продажу і ремонту автомобілів та розподілу запасних частин для автотранспорту (2010/С 138/05) [4]).

Додатковими настановами [4] Комісія (ЄС) публічно висловила свою позицію щодо застосування певних норм актів *acquis* ЄС. Ці Додаткові настанови мають обов'язковий характер, бо звернені до конкретних осіб, конкретного предмету правовідносин. Комісія (ЄС) немов би говорить – дійте так, як ми рекомендуємо, оскільки відступ від наших рекомендацій може потягнути за собою судовий спір, який суб'єкт господарювання програє, бо мав місце прецедент і, радше за все, не один. Самі ж Додаткові настанови не можуть бути предметом спору в

суді – така їхня правова суть визначена статтею 344 Консолідованої версії Договору про функціонування Європейської Спільноти (ДФЕС) [10] – настанови спрямовані на конкретні дії, тому обов'язкові для виконання суб'єктами господарювання.

Додаткові настанови щодо вертикальних обмежень в угодах з продажу і ремонту автомобілів та розподілу запасних частин для автотранспорту (2010/С 138/05) – обов'язкові для виконання юридичними особами, зокрема суб'єктами господарювання.

Система ТОiP КТЗ підприємств, корпорацій, що утримують КТЗ, зокрема з метою прибутку, залежить від марочного і кількісного складу транспортних засобів, кліматичних та дорожніх умов експлуатації, виконуваних транспортних завдань – вирішальними чинниками є економічна спроможність і доцільність створення системи та (або) її елементів, розроблення безпечних для КТЗ, людини та довкілля технологічних процесів з обов'язковим унормуванням праці виконавців відповідно до законодавства, підготовленням кваліфікованих працівників.

Автотранспортні підприємства можуть мати:

- окремі елементи системи ТОiP КТЗ, зокрема виокремлені технологічні процеси (наприклад, з підготовки транспортного засобу до руху в зимових умовах);
- робочі пости для поповнення або заміни експлуатаційних рідин, що вичерпали свій ресурс і підлягають підготовці до утилізуванню, або у зв'язку зі зміною сезону експлуатації;
- робочі пости з відрегулювання гальмових систем, систем нейтралізації шкідливих викидів двигунів, зовнішніх світлових приладів та тощо;
- підрозділи з ремонту окремих складників КТЗ (двигуни, силові

передавачі, дрібний кузовний ремонт тощо);

- систему ТОiP КТЗ, пов'язану зі щозмінною перевіркою технічного стану на контрольно-пропускному пункті підприємства.

Якщо немає технологічних можливостей і підготовлених працівників, для виконання певних операцій, процесів з ТОiP КТЗ, підприємство замовляє відповідні послуги на підприємствах технічного сервісу. Де б не виконувалися роботи з ТОiP КТЗ, незалежно від їхнього обсягу, вони не мають суперечити:

- складовим елементам системи ТОiP, розробленим виробником КТЗ;
- Європейській угоді, що доповнює Конвенцію про дорожній рух, відкрити для підписання у Відні 8 листопада 1968 року [8] (консолідована версія наведена в роботі [9]);
- Женевській угоді 1958 року [11] – затвердження конструкції, допуск до ринку;
- Віденській угоді 1997 року [12] – перевірка придатності до експлуатації КТЗ, що зареєстровані (допущені до руху);
- Європейській угоді, що стосується роботи екіпажів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення [13];
- Європейській угоді про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [14];
- іншим міжнародним угодам, що врегульовують окремі питання складу конструкції і відповідності технічного стану;
- *acquis* ЄС;
- законодавству України.

Основні вертикальні угоди, що діють в автомобільному секторі, на базі яких мають бути побудовані нормативно-правові акти законодавства і системи ТОiP КТЗ чи їхніх складників у сфері експлуатації, наведено на **рис. 1**.



Рис. 1. Основні вертикальні угоди автомобільного сектору

Виробник – він же має статус розробника, замовника проектів складових частин КТЗ, керується вимогами законодавства і станом автомобільного ринку. Ринкові відносини сприяють його планам якнайшвидшого розроблення нових моделей транспортних засобів. Оновлення транспортних засобів відбувається протягом декількох років, тоді як у сфері експлуатації ці КТЗ перебувають здебільшого кілька десятиліть. Ринок вимагає для таких КТЗ запасних частин для їхнього відновлення, модернізації. За час експлуатації істотно змінюється законодавство, яким зарегламентовано основні експлуатаційні характеристики КТЗ. Часто технічні характеристики складових частин нових КТЗ стають несумісними з характеристиками запасних частин. Тому виробники КТЗ і складників намагаються виконати їх з універсальними можливостями.

Женевська угода 1958 року [11] забрала право у виробника виготовляти КТЗ цілком на власний розсуд: на поточний час до цієї угоди додано 160 Правил ООН (доступні за посилкою [11]), до яких держави приєднуються добровільно. Кожна держава приєднується до низки правил із певним рівнем поправок, вимоги яких розвиваються в часі. Провідні автомобільні держави приєднуються до найбільшої кількості Правил ООН з останніми поправками, захоплюючи автомобі-

Інформаційне забезпечення від виробника (ІЗВ) покликане надати відповідну допомогу. З можливостями ІЗВ, яке має охоплювати практично всі конструкційні і технологічні рішення, доцільно знайомитися після вивчення складу національних стандартів: систем конструкторської та технологічної документації.

Найбільш повно про доступ і склад ІЗВ визначено в Додатку Х Регламенту ЄС № 2018/858 [15] – підручнику для правильних дій. Зауважимо, що ІЗВ надають за плату. Керівник системи ТОіР має спланувати відповідні витрати і придбати необхідне ІЗВ у виробника КТЗ або у його вповноваженого представника. ІЗВ необхідне як для власного використання під час ТОіР, так і для укладання договорів, випробування та приймання відремонтованих складників КТЗ стороннім підприємством технічного сервісу.

Технології та ЗТОіР. Виробник несе відповідальність за вибір технологій конструкційних рішень, які матиме КТЗ, та їхнє забезпечення у сфері технічної експлуатації. Фактично в ІЗВ мають бути встановлені вимоги стосовно метрологічних процедур та характеристик ЗТОіР, послідовності і методів проведення ремонту, заборони певних методів виконання ремонту, використання

вживаних складників та експлуатаційних матеріалів КТЗ, кліматичних умов виконання робіт, питань цивільного захисту виконавців ремонту, послідовності відрегулювання та програмування / перепрограмування складників КТЗ. Споживач ІЗВ може запитати інформацію практично з будь-якої конструкторської документації виробника.

Окрім ТОіР КТЗ виробник встановлює вимоги й методи технічного обслуговування та ремонту спеціального технологічного устаткування, якщо таке передбачено.

Підлягають документальному підтвердженню виробником усі питання «ноу-хау» та захисту інтелектуальної власності виробника, його постачальників, що має істотний вплив на проектування технологічних процесів для конкретних виробничих умов, на ринкову поведінку в разі придбання запасних частин і засобів ремонту.

Підготовка працівників. Виробник має надати експлуатаційну документацію КТЗ та всі текстові документи, виконані українською мовою. В навчальних цілях мають бути надані плакати або альтернативні рішення в електронно-цифровому виді.

Якщо виробник передбачає для проведення ТОіР КТЗ працівників з новими кваліфікаційними характеристиками, вони мають бути сформульовані відповідно до законодавства.

Авторизований виконавець ТОіР або виконавець ТОіР КТЗ за контрактом із виробником має виконувати всі відповідні роботи в період гарантійних зобов'язань виробника та впродовж ЖЦ за договором із власником КТЗ та відповідно до Регламенту ЄС № 461/2010 [3].

Дистриб'ютори надають власнику КТЗ складники КТЗ (деталі, складальні одиниці, прилади, спеціальне оснащення) на ринкових умовах. Отже, вертикальні угоди виробника відповідають інтересам суб'єкта господарювання, який самостійно виконує ТОіР КТЗ.

Основні горизонтальні угоди, що діють в автомобільному секторі, з

урахуванням яких мають бути побудовані нормативно-правові акти законодавства і системи ТОіР КТЗ чи їхніх складників у сфері експлуатації, наведено на **рис. 2**.



Рис. 2. Основні горизонтальні угоди автомобільного сектору

Після закінчення періоду гарантійних зобов'язань виробника активізуються горизонтальні угоди автомобільного сектору. У цей період керівник системи ТОіР КТЗ має бути особливо уважним: оригінальних запасних частин та запасних частин відповідної якості на вторинному ринку (афтермаркет) стає все менше, а проблем з забезпеченням КТЗ у сфері технічної експлуатації – все більше. На цей ринок намагається проникнути і виробник КТЗ, користуючись послугами незалежних ремонтників, суб'єктів електронної торгівлі. Працівники системи ТОіР КТЗ мають бути свідомими щодо неприпустимості використання складників заборонених для повторного використання, що визначені законодавством. На цей період експлуатації слід забезпечити ремонтне виробництво технічною бібліотечкою, ІЗВ, підготовленими працівниками, що можуть ідентифікувати нові й уживані складники КТЗ.

З аналізу складу первинного і вторинного автомобільного ринку стає очевидним, що система ТОіР КТЗ має всі складові та підготовлених працівників, яких вимагає система обов'язкової перевірки КТЗ до експлуатації: Саме такі фінішні операції ремонту мають бути

обов'язково виконуваними в системі ТОіР. У разі отримання відповідних повноважень підприємство, що має систему ТОіР, може виконувати перевірку придатності КТЗ до експлуатації, убезпечившись від конфлікту інтересів.

Висновки

Відповідно до асвіс Європейського Союзу утримання колісних транспортних засобів у сфері технічної експлуатації та їхнє убезпечення має ґрунтуватися на обов'язковій системі технічного обслуговування і ремонту згідно з нормами виробника та національного законодавства.

Система технічного обслуговування і ремонту має взаємодіяти з асвіс Європейського Союзу з урахуванням вертикальних обмежень в угодах продажу і ремонту автомобілів та розподілу запасних частин.

Система технічного обслуговування і ремонту має всі передумови для перевірки придатності колісних транспортних засобів до експлуатації.

References

1. EC. (2002). Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02002R1400-20040501&qid=1678625578384>.
2. EC. (2010). Commission Regulation (EU) No 330/2010 of 20 April 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0330&qid=1678625837012>.
3. EC. (2010). Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0461&qid=1678626280685>.
4. EC. (2010). Commission notice — Supplementary guidelines on vertical restraints in agreements for the sale and repair of motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles (2010/C 138/05). Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52010XC0528%2801%29>.
5. EC. (2022). Commission Regulation (EU) 2022/720 of 10 May 2022 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted

- practices. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32022R0720&qid=1678626760774>.
6. EC. (2022). Commission invites comments on draft proposals for the future of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation and Supplementary Guidelines. Press release, Brussels. Retrieved from https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4282.
7. EC. (2014). Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their Member States, of the one part, and Ukraine, of the other part. Retrieved from https://publications.europa.eu/resource/cellar/808d526a-7bd1-11ed-9887-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1.
8. EC. (1979). European Agreement supplementing the Convention on road traffic opened for signature at Vienna on 8 November 1968. Retrieved from www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.
9. INSAT. Redzuk, A. M. end all. Inspection of the technical condition of wheeled vehicles: Norms of international treaties of Ukraine and the laws of the European Union. <https://translate.google.com/?hl=ru&tab=TT&sl=uk&tl=en&op=translate>.
9. EU. (2010). Consolidated versions of the Treaty on the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union (2010/c 83/01) Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_b06#Text.
10. UNECE. (1955). Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts, done at Geneva on 20 March 1958 (original version); Agreement concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, done at Geneva on 5 October 1995 (Revision 2). Retrieved from <https://unece.org/trans/main/wp29/wp29regs>.
11. UNECE. (1997). Consolidated text of the 1997 Agreement on Periodic Technical Inspection of wheeled vehicles. Retrieved from <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G20/003/95/PDF/G2000395.pdf?OpenElement>.
12. UNECE. (1970). European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR), Geneva, 1 July 1970. Retrieved from <https://international.vlex.com/vid/european-agreement-concerning-the-863207482>.
13. UNECE. (1957). Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), Geneva, 30 September 1957. Retrieved from <https://www.un-ilibrary.org/content/periodicals/24118613>.
14. (EU). (2018). Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles, amending Regulations (EC) No 715/2007 and (EC) No 595/2009 and repealing Directive 2007/46/EC. Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0858&qid=1678708106223>.