

на те законом осіб зі встановлення обставин об'єктивної дійсності завчасно визначеними силами та засобами для рішення питання про правовий вплив на оточуюче середовище, сферу, об'єкт. Тому звернення до питання попереднього розслідування, а також проблем кваліфікації у справах про адміністративні правопорушення посадових осіб не є випадковим. Діяльність зі збирання та дослідження доказів у адміністративних справах здійснюється в межах та згідно з правилами, встановленими законодавцем, які у своїй сукупності (попереднє адміністративне розслідування; порушення адміністративної справи та направлення матеріалів повноважному юрисдикційному органу; розгляд справи та вирішення її по суті; перегляд вирішеної справи; виконання постанови) складають зміст провадження у справах про адміністративні правопорушення.

**Список використаної літератури:**

1. Бандурка О.М., Тищенко М.М. Адміністративний процес: Підруч. для вищих навч. закл. – К., 2001.
2. Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР. – Свердловск, 1989.
3. Коваль Л.В. Административное отношение. – К., 1979.
4. Ключниченко А.П. Производство по делам о мелком хулиганстве: из опыта работы милиции Украинской ССР. – К., 1970.
5. Голосніченко І., Стахурський М., Золотарьова Н. Попереднє адміністративне розслідування як стадія провадження у справах про адміністративні проступки // Право України. – 2002. – № 2. – С. 25-31.
6. Тарарухин С.А. Квалификация преступлений в судебной и следственной практике. – К., 1995.
7. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. – М., 1999.
8. Герцензон А.А. Квалификация преступления. – М., 1947.
9. Наумов А.В. Уголовное право. Общая часть: Курс лекций. – М., 1996.

Надійшла до редакції 26.08.2011

**ДОНЕНКО В.В.,**

кандидат юридичних наук, доцент  
(Дніпропетровський державний  
університет внутрішніх справ)

УДК 342.951 : 351.74

### ГЕНЕЗА АДМІНІСТРАТИВНОЇ ЮРИСДИКЦІЇ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

**Розглядаються сучасні погляди на поняття “адміністративна юрисдикція”, “безпека дорожнього руху”, історичний вимір їх розвитку**

**Ключові слова:** адміністративна юрисдикція, безпека дорожнього руху, Державна автомобільна інспекція

Рассматриваются современные взгляды на понятия «административная юрисдикция», «безопасность дорожного движения», исторический путь их развития.

**Ключевые слова:** административная юрисдикция, безопасность дорожного движения, Государственная автомобильная инспекция.

The modern looks to the concepts of administrative jurisdiction, safety of travelling motion and historical way of their development are considered in this article.

**Keywords:** administrative jurisdiction, safety of travelling motion, State motor-car inspection

Значні розміри соціальних та економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод надають завдання забезпечення безпеки дорожнього руху державного значення. Міністерством внутрішніх справ, Державтоінспекцією проводиться послідовна робота, спрямована на профілактику дорожньо-транспортного травматизму, завдяки чому спостерігається постійна позитивна динаміка зниження кількості загиблих та травмованих на дорозі людей. Порівнюючи поточний період з аналогічним періодом минулого року, слід зазначити, що кількість дорожньо-транспортних пригод зменшилась на 11,1 %, що становить 16636 випадків. Разом з тим на 1786 менше скоєно автопригод із постраждалими (що означає зниження на 7,8 %). У 2011 р. на ав-



тошляках держави майже кожних 18 хвилин траплялося ДТП з потерпілими, практично через 127 хвилин в автопригодах гинула людина. В середньому за добу в автопригодах гинули 11 осіб та діставали тілесних ушкоджень близько 97 учасників дорожнього руху. Разом з тим завдяки даним Всесвітньої організації охорони здоров'я встановлено, що за рахунок підвищення рівня дорожньої дисципліни можна досягти зниження смертності на 60 %, підвищення ефективного і своєчасного надання допомоги потерпілим у ДТП – на 30 %, дорожнього будівництва та заходів з безпеки дорожнього руху – на 10 %.

Забезпечення Державтоінспекцією безпеки дорожнього руху є основним напрямком у здійсненні своїх юрисдикційних повноважень, а провадження у справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є складовою частиною виконавчо-розпорядчої діяльності, засобом та формою здійснення адміністративної юрисдикції Державної автомобільної інспекції в порядку, встановленому законом. Тому адміністративно-юрисдикційна діяльність Державтоінспекції здійснюється відповідно до певних процесуальних форм, які закріплені нормами законодавства про адміністративні правопорушення, що у сукупності складають процесуально-правовий інститут провадження в справах про порушення правил у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Разом з тим у діяльності МВС України та Державтоінспекції значне місце займають провадження у справах розпорядчого, регулятивного характеру (провадження за пропозиціями та заявами, дозвільне, реєстраційне, установче, кадрове, адміністративно-договірне). При цьому адміністративно-правова теорія не винайшла єдиного поняття “адміністративна юрисдикція”, немає його офіційного тлумачення і на рівні законів. Проблема визначення цього поняття викликала широку дискусію, яку здебільшого можна охарактеризувати дуалізмом поглядів вчених-адміністративістів. Одні з них пропонують поділити увесь масив адміністративних проваджень на адміністративно-юрисдикційні та адміністративно-регулятивні провадження [1, с. 328-329]. У першому випадку йдеться про провадження у справах про адміністративні проступки, виконавче провадження, провадження по застосуванню заходів адміністративного примусу, дисциплінарне провадження. Їх об'єднуючою категорією є вирішення правового спору, а результатом – накладення стягнення і встановлення порушених правовідносин. У другому – про провадження у справах розпорядчого, регулятивного характеру. При цих провадженнях правовий спор відсутній, а їх результатом є формування, реорганізація, припинення управлінських відносин. Саме тому що одним з важливих напрямів розвитку держави на сучасному етапі є подальша реалізація здійснення адміністративної реформи з метою створення ефективною і результативною системи державного управління. Ця ключова передумова успішності інноваційних суспільних перетворень знайшла відображення в Указі Президента України № 1085/2010 “Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади”. У період доленосної реформи Міністерства внутрішніх справ, Державної автомобільної інспекції важливими чинниками постають завдання створити наукове підґрунтя для її успішного здійснення. С точки зору теорії забезпечити оновленим змістом існуючі правові інститути, категорії, поняття, спрямувати на захист прав і свобод людини, а практичне вирішення полягає в організаційній перебудові, функціональному “перезавантаженні” всіх форм правоохоронної діяльності.

Класичними стали дослідження адміністративної юрисдикції вітчизняних та закордонних фахівців адміністративного права (В.Б. Аверьянов, І.І. Веремеєнко, Д.М. Бахрах, О.М. Бандурка, Ю.П. Битяк, І.П. Голосніченко, С.Т. Гончарук, Є.В. Додін, М.І. Єропкін, А.П. Ключниченко, О.Є. Луньов, І.М. Пахомов., А.П. Коренев, В.Е. Севрюгин, Ю.О. Тихомиров, С.В. Ківалов, В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко, Т.О. Коломоєць, А.Т. Комзюк, Є.В. Курінний, Д.М. Лук'янець, В.І. Олефір, О.І. Остапенко, В.К. Шкарупа та інші). Проблемам юрисдикції в сфері безпеки дорожнього руху присвятили свої праці Т.О. Гуржій, А.М. Подоляка, В.В. Лук'янов, М.М. Долгополова, В.В. Новиков, О.В. Собакарь та інші.

Безпека дорожнього руху як соціально-правова категорія є об'єктом конституційного регулювання. У ст. 3 Конституції України записано: “Людина, її життя і здоров'я, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави” [2]. Адміністративно-юрисдикційні повноваження уповноважених державою органів сприяють практичній реалізації цих завдань.



Розгляд адміністративної юрисдикції варто здійснювати з огляду на ретроспективу його розвитку в минулому, за допомогою історико-правового методу кожен елемент розглянути в його історичному розвитку, прослідкувати генезис проблеми в її складових елементах. Такий підхід дозволяє не проводити окреме історичне дослідження проблематики, а витримувати обраний напрямок дослідження у діахронічному розрізі та виявити чинники, які впливають на розвиток даної сфери в умовах чергового етапу адміністративної реформи.

Питання організації забезпечення безпеки дорожнього руху в 30-і роки ХХ ст. (розмітка вулиць міст, встановлення дорожніх знаків, світлофорів, освітлення проїжджної частини вулиць і т.д.) покладалось на народні комісаріати комунального господарства союзних республік, а огороження небезпечних місць на позаміських дорогах, встановлення там дорожніх покажчиків, знаків та інше – на Цудортранс [3, с. 150].

На початку 1932 р. Цудортранс було виділено зі складу НКШС у самостійне Всесоюзне центральне управління шосейних та ґрунтових доріг автомобільного транспорту при Раднаркомі СРСР. Спеціальна інспекція була утворена для контролю стану та експлуатації транспортних засобів в автогосподарствах всіх відомств, а також будівництво та утримання доріг. Втім, Цудортранс недостатньо ефективно виконувало свої задачі, мало уваги приділяло здійсненню надвідомчого контролю, тому що було перевантажене іншими функціями. Постановою РНК СРСР від 5 листопада 1934 року Цудортрансу доручено покращити наглядову діяльність та підвищити статус дорожньої інспекції. При Цудортрансі НКШС була організована Державна автомобільна інспекція.

Слід підкреслити, що в перші роки існування ДАІ виконувала лише контрольні, наглядові функції; право накладати адміністративні покарання за порушення Правил дорожнього руху було надано пізніше, після скасування в 1935 р. Цудортранса та включення ДАІ до Головного управління робоче-селянської міліції НКВС СРСР. Керівництво дорожнім будівництвом та забезпеченням безпеки дорожнього руху покладалося на НКВС СРСР, а автомобільним транспортом – на місцеві Ради [4]. Постановою РНК СРСР від 3 липня 1936 р. було затверджено Положення про ДАІ ГУРКМ НАВС СРСР. Саме з цієї дати і починається удосконалення діяльності у сфері дорожнього руху. [4]

Перед Державтоінспекцією ставилися задачі: боротьба з аваріями на дорогах, розробка технічних норм експлуатації транспорту, нагляд за підготовкою водіїв, облік автопарку. У зв'язку з чим на неї покладались такі обов'язки: облік аварій, аналіз та виявлення їх причин, притягнення осіб, винних у ДТП, до відповідальності; контроль за проведенням автомобільними господарствами, а також народними комісаріатами, установами та організаціями необхідних заходів з утримання автопарку в належному технічному стані, який мав забезпечувати безпеку дорожнього руху [5]. У зв'язку з цим ДАІ були надані права: безперешкодно відвідувати та проводити обстеження автогосподарств, ремонтних заводів та майстерень, вимагати у керівників цих організацій надання відомостей про стан автопарку, про використання паливно-мастильних матеріалів; призупиняти експлуатацію технічно несправних транспортних засобів, ставити перед кваліфікаційною комісією питання про позбавлення водіїв права керування транспортними засобами за грубе систематичне порушення правил руху; накладати на винних у порушенні встановлених на автомобільному транспорті норм та правил грошові штрафи. Все це явно свідчило про наглядове призначення автомобільної інспекції. Положенням Про Державну автомобільну інспекцію передбачалось, що її працівники користуються всіма правами, встановленими для працівників міліції.

У довоєнний період управлінський апарат ДАІ СРСР становив усього 57 чоловік. Вони працювали за такими напрямками: 1 відділення – розробка типових правил руху та контроль за ними; 2 відділення – облік та аналіз ДТП, первинні дії при виїзді на місце пригоди; 3 відділення – організація технічного огляду автотранспорту, контроль за технічним станом, розробка норм витрачання палива, міжремонтних пробігів; 4 відділення – узагальнення даних обліку транспортних засобів, які надавалися у Держплан, Уряд, ЦК КПРС; 5 відділення – організація екзаменаційної роботи, видача посвідчень водія, контроль за підготовкою водійських кадрів; 6 відділення – агітація та пропаганда правил дорожнього руху, зв'язок із редакціями центральних газет та журналів, зі школами та творчими організаціями.



Починаючи з 1936 р. коло позавідомчих контрольних повноважень ДАІ постійно розширювалося. Якщо першим Положенням про ДАІ на службу були покладені дві контрольні функції: контроль підготовки та виховання шоферських кадрів; контроль проведення наркоматами та автомобільними господарствами необхідних заходів щодо утримання автопарку в технічно справному стані, то в типовому положенні про Державтоінспекцію Міністерства охорони громадського порядку союзної республіки (1963 р.) були записані вже сім функцій, пов'язаних зі здійсненням контролю, а в Положенні про ДАІ, затвердженому в 1973 р., – дванадцять. В подальшому протягом декількох років органи ДАІ додатково виконували функції з контролю, покладені на них нормативними актами Міністерства внутрішніх справ.

Невиправдане розширення контрольно-наглядових повноважень не сприяло підвищенню ефективності діяльності, перевантажувало її підрозділи зайвою роботою, що врешті-решт негативно впливало на результати її діяльності й викликало справедливую критику з боку держави та громадян.

Майже до 60-х років у міліції існувало два підрозділи, які займалися власне забезпеченням безпеки дорожнього руху: Державтоінспекції та ОРВР (відділи регулювання вуличного руху). Останні створювали групи з розбору порушень Правил дорожнього руху. Крім цих структур, наказом НКВС № 463 (1943 р.) були створені пікети дорожнього нагляду для роботи на найважливіших приміських та міжнародних автомагістралях. Слід підкреслити, що працівники Державтоінспекції не займалися питаннями організації дорожнього руху та не патрулювали на вулицях міст, такі функції були покладені на міські ОРВР, які пізніше були реформовані в підрозділи дорожньо-патрульної служби, які майже в незміненому вигляді залишаються по сьогоднішній день.

У зв'язку з цим актуальним вважаємо так поставити питання: чи можливо виконання деяких функцій Державтоінспекції іншим органом управління, наприклад Цудортрансом? Вважаємо, що відповідь можна дати позитивну. Для цього Рада Міністрів СРСР мала наділити цей орган правом перевірки дотримання правил дорожнього руху та накладенням стягнень, тобто юрисдикційними повноваженнями.

Втім, державі тоталітарної пори була потрібна жорстка централізація механізму управління для виконання поставлених задач. Як слушно зазначає Б.В. Россинський, каральна політика залякування вважалася найбільш ефективною та не вимагала великих фінансових витрат. Без спеціального правоохоронного органу, який би міг проводити таку політику та застосовувати заходи адміністративного примусу, забезпечити безпеку дорожнього руху було неможливо [6].

Період Радянської влади характеризувався не тільки схильністю держави вирішувати важливі проблеми шляхом репресій чи залякування. У цей період спостерігалось зростання великої численності органів державного управління, збільшення бюрократичного апарату, і, як наслідок, поява великої кількості нормативних документів

У теперішній період державотворення, проведення адміністративної реформи змінюється політика держави, спостерігається певна децентралізація державної влади, Кабінет Міністрів все більше в своїх діях проявляє схильність до економічних методів, до удосконалення дозвільних процедур та покращення ліцензування й сертифікації робіт та послуг.

Проблема протидії дорожньо-транспортним пригодам комплексна, вимагає координації та взаємодії всіх зацікавлених міністерств та відомств, а також чіткого розмежування їх повноважень. Втім, питання удосконалення діяльності органів управління в сфері дорожнього руху на законодавчому рівні вирішується вкрай повільно. У роботі цих органів має місце дублювання, виконання зайвих функцій.

Згідно з думкою Т.О. Гуржія, на відміну від більшості європейських країн, де дорожня поліція зосереджена на забезпеченні нагляду за дорожнім рухом й попередньому розслідуванні дорожньо-транспортних пригод, Державтоінспекція МВС України виконує надзвичайно широке коло контрольних, дозвільних, погоджувальних та інших суто дискреційних повноважень. За висновками аналітиків, безпосередньо забезпеченням і контролем безпеки дорожнього руху нині займаються від 30 до 50 % структурних підрозділів Державтоінспекції. Решта – проводять різноманітні перевірки, здійснюють погодження, надають оплатні послуги тощо [7, с. 247].

Переобтяження Державтоінспекції контрольно-дозвільними функціями вкрай негативно відбивається на реалізації нею першочергових завдань щодо профілактики дорожнього травма-





тизму та боротьби з деліктами проти безпеки дорожнього руху. Унаслідок розпорошення сил і засобів система ДАІ “фізично” не здатна виконувати всі задачі, поставлені перед нею законодавством.

Усі ці проблеми та недоліки ускладнюють, на наш погляд, виконання головної задачі – забезпечення безпеки дорожнього руху.

Пропозицій у вдосконаленні адміністративно-юрисдикційних повноважень досить багато, їх палітра дуже широка: від прийняття Закону України “Про безпеку дорожнього руху” [7, с. 247] до Закону “Про Державну автомобільну інспекцію” [6, с. 151], у зв’язку з тим, що Закон “Про міліцію”, будучи фундаментом її організаційно-правової системи, не в змозі охопити всіх нюансів роботи підрозділів, всіх прав та обов’язків. Тенденція до детальної регламентації діяльності окремих служб міліції в доповнення до норм Закону “Про міліцію”, на його думку, не надумане, волюнтаристичне рішення, а таке, що відображає глибинні процеси демократизації суспільства, дух і вимоги Конституції.

Вважаємо, що перед прийняттям Закону «Про міліцію» необхідно чітко на законодавчому, доктринальному, соціальному рівнях з’ясувати його концептуально. З цього приводу існують такі міркування: по-перше, ні в кого не виникає сумнівів (ні на доктринальному, ні на суто професійному, а тим більше соціальному) щодо необхідності прийняття нового закону “Про міліцію» замість прийнятого в далекому 1990 р. І не в давності цього документа річ (хоча і це також питання), а в тому, що в нього закладалися зовсім інші підвалини соціально-правового розуміння призначення міліції в суспільстві, її ролі, обсягу примусових повноважень та доцільності їх застосування. Домінував у них інтерес держави, а інтереси, прагнення людини були другорядними, похідними від загальних завдань держави. Цей документ на сьогоднішній день є ідеологічно застарілим та методологічно неспроможним. Періодичне внесення до Закону України “Про міліцію” змін та доповнень, хоча і диктується вимогами часу та суспільно-правовими та політико-економічними реаліями нашого буття, викликано “оперативною” необхідністю вирішення певних задач, не має довгоочікуваних позитивних сходів, змін у діяльності міліції, тому що має непридатне для подальшого зростання підґрунтя – Закон України “Про міліцію”.. Честь і хвала йому, його розробникам та сотням тисяч працівників міліції, які віддано служили та служать своєму народу та своїй державі, і не їхня в тому провина, що іноді їх дії, хоча цілком відповідають згаданому закону, але у суспільстві викликають спротив, породжують сучасний правовий нігілізм, посилюють думки про міліцію як суто каральний політично заангажований орган. На наш погляд, слід побудувати концепцію рамочного закону, який би структурно складався з таких частин: завдання, функції, структура, повноваження, права та обов’язки, окремим розділом мають міститися права та обов’язки щодо забезпечення прав і свобод громадян, соціальні гарантії їх діяльності, а також остаточно визначився з назвою – міліція чи поліція. Діяльність міліції має регулюватися окремими законами, затвердженими Верховною Радою, а не положеннями, затвердженими Кабінетом Міністрів, а тим більше продуктом відомчої нормотворчості – наказами та інструкціями. Вважаємо, що подальша нормотворча практика в цілому має звести до мінімуму врегулювання суспільних відносин у сфері права за допомогою відомчих наказів, наказами мають бути затверджені відомчі інструкції, спрямовані для внутрішнього використання, зовнішньо-правові відносини міліції мають бути врегульовані тільки законами, що сприятиме забезпеченню прав і свобод громадян, затвердженню примату права в державі.

В основному (базовому) законі про міліцію неможливо врахувати специфіку всіх служб та напрямів оперативно-службової діяльності, тому профільні закони будуть вирішувати цю задачу. Складність може бути тільки у випадках з оперативною діяльністю, втім, досвід розвинутих країн говорить про її достатню відкритість у законах цих країн. Закон має відповідати загальній концепції правової реформи в державі, її основній спрямованості на забезпечення прав та свобод людини. У процесі реалізації адміністративної реформи треба визначитися з основними задачами та функціями міліції, зменшити до мінімуму контрольно-наглядові повноваження, притаманні інспекціям та службам, а їх виконання МВС України, зокрема ДАІ, є наслідком минулого та потребує сучасного переосмислення.

#### **Список використаної літератури:**

1. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: Монографія. – К., 2004.



2. Конституція України: Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К., 1996.
3. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): Дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1993.
4. О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства: Постановление СНК СССР от 5 ноября 1934 года // Собрание законодательства СССР. – 1934. – № 56; О передаче центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта в народный комиссариат внутренних дел Союза ССР: Постановление ЦИК и СНК СССР от 28 ноября 1935 г. // Собрание законодательства СССР. – 1935. – № 57
5. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – 2-е изд., перераб. и доп. – М., 1983; Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія. – Д., 2004; Новіков В.В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху України: Дис. ... канд. юрид. наук. – К., 1996; Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): Дис. ... д-ра юрид. наук. – Харків, 2004; Хом'як Я.І. Становлення та розвиток органів Державної автомобільної інспекції МВС України (1936–2000 рр.): Дис. ... канд. юрид. наук. – Львів, 2002.
6. Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения: Монография. – М., 1993
7. Гуржій Т.О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: Монографія. – Харків, 2010.

Надійшла до редакції 25.11.2011

**КОБРИНСЬКИЙ В.Ю.,**

кандидат юридичних наук, доцент

**ЧЕРНЯВСЬКА Т.І.,**

кандидат юридичних наук, доцент

(Національна академія внутрішніх справ)

УДК 342.951

### КЛАСИФІКАЦІЯ ВИДІВ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ У СФЕРІ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

Стаття присвячена дослідженню видів державного контролю у сфері національної безпеки. Проведено логіко-семантичний аналіз положень Конституції України, розглянуто наукові дослідження, присвячені проблематиці видів державного контролю, та інтерпретовано щодо контексту національної безпеки.

**Ключові слова:** державний контроль, види державного контролю, види державного контролю у сфері національної безпеки, форми й методи здійснення контролю.

Статья посвящена исследованию видов государственного контроля в сфере национальной безопасности. Проведен логико-семантический анализ положений Конституции Украины, рассмотрены научные исследования, посвященные проблематике видов государственного контроля, и интерпретированы относительно контекста национальной безопасности.

**Ключевые слова:** государственный контроль, виды государственного контроля, виды государственного контроля в сфере национальной безопасности, формы и методы осуществления контроля.

The article is dedicated to the research of different kinds of state control in the sphere of national safety. It provides a logical and semantic analysis of the Ukrainian Constitution provisions. Scientific works devoted to this problem have been studied and interpreted in the context of national safety.

**Keywords:** state control, kinds of state control, kinds of state control in the sphere of national safety, forms and methods of state control.

Докорінна зміна суспільних відносин згідно з цілями та принципами організації демократичної, соціальної, правової держави, оновлення системи норм права й розвиток на їх фундаменті принципово нового способу функціонування державного апарату, який відповідає вимогам законності, неможливі без належної організації і здійснення державного контролю у сфері національної безпеки України.

