

Дело C-145/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

24 март 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Oberster Gerichtshof (Австрия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

17 март 2020 г.

Жалбоподател:

DS

Отвeтник:

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

Volkswagen AG

[]

[...]

По дело, образувано от жалбоподателя DS [...] срещу ответниците 1. Porsche Interauto GmbH & Co KG — Клон AVEG Линц-Леондинг, 4060 Линц-Леондинг, [...] 2. Volkswagen AG, 38440 Волфсбург, [...] Германия, [...], относно сумата от 25 989,58 EUR [...], по ревизионна жалба на жалбоподателя срещу решение на Oberlandesgericht Linz (Висш областен съд Линц, Австрия) като апелативна инстанция от 4 април 2019 г., [...], с което е потвърдено решение на Landesgericht Linz (Областен съд Линц, Австрия) от 12 декември 2018 г. [...], Oberster Gerichtshof (Върховен съд, Австрия) в закрито заседание постанови [...] настоящото

Определение:

[ориг. 2]

На основание член 267 ДФЕС на Съда на Европейския съюз се поставят следните преюдициални въпроси:

1. Следва ли член 2, параграф 2, буква г) от Директива 1999/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 година относно някои аспекти на продажбата на потребителски стоки и свързаните с тях гаранции (ОВ L 171, 1999 г., стр. 12; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 5, стр. 89) да се тълкува в смисъл, че превозно средство, попадащо в приложното поле на Регламент (ЕО) 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 2007 г., стр. 1), притежава обичайното качество на стоките от същия вид, което потребителят може разумно да очаква, ако превозното средство е оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 и член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) 715/2007, но въпреки това типът превозно средство има валидно ЕО типово одобрение, така че превозното средство може да се използва за движение по пътищата?

2. Следва ли член 5, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) 715/2007 да се тълкува в смисъл, че измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от този регламент — което е конструирано по такъв начин, че извън тестовата експлоатация при лабораторни условия рециркулацията на отработените газове може да бъде използвана в пълен обем при действителна експлоатация само ако външните температури са между 15 и 33 градуса по Целзий — е допустимо съгласно член 5, параграф 2, буква а) от този регламент или прилагането на гореспоменатото изключение е принципно изключено само поради [ориг. 3] ограничаването на пълната ефективност на рециркулацията на отработените газове до условия, които са налице в части от Европейския съюз само през около половината от годината?

3. Трябва ли член 3, параграф 6 от Директива 1999/44/ЕО да се тълкува в смисъл, че липсата на съответствие с договора, състояща се в оборудването на превозно средство със забранено измервателно-коригиращо устройство съгласно член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) 715/2007, следва да се квалифицира като незначителна по смисъла на посочената разпоредба, когато приобретателят е придобил превозното средство, въпреки че е бил запознат с наличието на това устройство и с неговото действие?

Мотиви:

A. Обстоятелства по делото

Вторият ответник произвежда превозни средства; първият ответник е независим от втория ответник негов дистрибутор. На 21 декември 2013 г. жалбоподателят, в качеството си на потребител, купува от първия ответник лек автомобил, произведен от втория ответник. Безспорно е, че превозното средство попада в приложното поле на Регламент (ЕО) № 715/2007. То е оборудвано с дизелов двигател от тип ЕА 189 от клас ЕU5. При този двигател има рецикулация на отработените газове въз основа на софтуер, вграден в контролното устройство за управление на двигателя, по два начина на работа („логика на превключване“). При първия начин, използван само в хода на процедурата за проверка на емисиите при лабораторни условия, процентът на връщане на отработените газове е бил по-висок, отколкото при втория начин, който се е прилагал при нормални условия на експлоатация. За процесния тип превозно средство компетентната германска служба Kraftfahrt-Bundesamt (Федерална служба за моторните превозни средства, наричана по-нататък „КВА“) е издала ЕО типово одобрение. **[ориг. 4]** „Логиката на превключване“ не е била разкрита на органа за ЕО типово одобрение. Ако КВА е знаела за „логиката на превключване“, то ЕО типовото одобрение е нямало да бъде предоставено.

Жалбоподателят закупил автомобила, знаейки за „софтуера за манипулиране“.

На 15 октомври 2015 г. КВА издава по отношение на втория ответник „допълнително разпореждане към ЕО типовото одобрение“ в съответствие с член 25, параграф 2 от (германската) EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (Наредба относно ЕО типовото одобрение на превозни средства, наричана „EG-FGV“), с което постановява (наред с другото) да бъдат отстранени забранените измервателно-коригиращи устройства, за да се гарантира редовността на одобрените агрегати, тип ЕА189 ЕU5. С писмо от 20 декември 2016 г. КВА уведомява втория ответник за това, че е било потвърдено, че представената промяна в данните на компютърното приложение е в състояние да доведе до съответствие с изискванията на посочените превозни средства. Вследствие на това ЕО-типовото одобрение на разглеждания тип превозно средство не е било обезсилено или оттеглено.

На 15 февруари 2017 г. жалбоподателят извършва посочената в съобщението „актуализация на софтуер“ по отношение на превозното средство. Тази актуализация заменя „логиката на превключване“ с програмен продукт, според който намаляващият емисиите начин на работа вече не се използва само при тестовата експлоатация, а и в условията на действителна експлоатация, но работи в пълен обем само в случай на външни температури между 15 и 33 градуса по Целзий („термопрозорец“).

Б. Доводи на страните

Жалбоподателят предявява иск за обезщетение за вреди, гаранционна отговорност и унищожаване на договора поради **[ориг. 5]** липса на съгласие

срещу първия ответник и иск за обезщетение за вреди срещу втория ответник. Той иска връщане на покупната цена срещу връщането на превозното средство и, при условията на евентуалност, намаление на цената, а при условията на евентуалност спрямо предходното, да се установи отговорността на ответника за вредите, произтичащи от инсталирането на забранено измервателно-коригиращо устройство. Той твърди, че превозното средство имало недостатъци, тъй като „логиката на превключване“ представлявала забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Актуализирането на софтуера не отстранило този недостатък. Имало опасност от бъдеща обезценка на стойността и последващи загуби вследствие на актуализацията на софтуера.

Ответниците считат, че нито „логиката на превключване“ нито „термопрозорецът“ следва да се квалифицират като измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 и следователно не са забранени. В рамките на производството пред Oberster Gerichtshof те признават, че „термопрозорецът“ представлява измервателно-коригиращо устройство. То било обаче допустимо по силата на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007, до което заключение стигала и КВА.

В. Производството до момента

Първоинстанционният съд отхвърля исквете.

Въззивната юрисдикция оставя без уважение жалбата на ищеца. Тя приема, че липсва недостатък на превозното средство, тъй като, поради инсталирането на актуализацията, жалбоподателят не е следвало да очаква отнемане от страна на контролния орган на разрешението за използване. Чрез актуализирането на софтуера бил отстранен така или иначе първоначален недостатък. Техниката, с която се връщала рециркулацията на отработените газове при външни температури под 15 и над 33 градуса по Целзий, била разрешена по силата на член 5, параграф 2 [**ориг. 6**] от Регламент (ЕО) № 715/2007, тъй като била необходима за предпазване на двигателя от повреда.

Oberster Gerichtshof е сезиран да се произнесе по ревизионната жалба на жалбоподателя, с която той иска да бъдат уважени исквете му.

Г. Приложими разпоредби

Член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007 дефинира понятието „измервателно-коригиращо устройство“ по смисъла на Регламента и мерките по прилагането му по следния начин:

„което и да е устройство, реагиращо на температурата, скоростта на превозното средство, честотата на въртене на двигателя, предавката от

предавателната кутия, разреждането в колектора или всеки друг параметър целящ да активира, модулира, забави или дезактивира действието на която и да е част на система за регулиране (контрол) на емисиите, който намалява нейната ефективност при условия, които могат да се очакват при нормална работа и използване на превозното средство“.

Съгласно член 5, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 (откъс):

„(1) Производителят оборудва превозните средства така, че компонентите, които могат да окажат влияние върху емисиите, да бъдат проектирани, изработени и сглобени по начин, позволяващ на превозното средство, при нормална експлоатация, да бъде в съответствие с настоящия регламент и мерките по прилагането му

(2) Използването на измервателни-коригиращи устройства, намаляващи ефективността на системите за контрол на емисии, е забранено. Забраната не се прилага, когато:

а) необходимостта от такива устройства е оправдана за предпазване на двигателя от повреда или авария и за осигуряване на безопасно управление на превозното средство; [...]“.

Член 3, точка 9, трета алинея от Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 година за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) [ориг. 7] и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 2008 г., стр. 1) гласи следното:

„В допълнение на това, производителят предоставя на одобряващия орган информация за стратегията за работа на системата за рециркулация на отработилите газове (CPOG), включително функционирането ѝ при ниски температури“.

Член 2, параграф 1 от Директива 1999/44/ЕО гласи следното:

„Продавачът е длъжен да достави на потребителя стока, която съответства на договора за продажба“.

Член 2, параграф 2 от Директива 1999/44/ЕО гласи следното (откъс):

„Счита се, че потребителските стоки съответстват на договора, ако те [...]“

г) притежават обичайните качества и характеристики на стоките от същия вид, които потребителят може разумно да очаква, като се имат предвид естеството на потребителската стока и публичните изявления за

конкретните ѝ характеристики, направени от продавача, производителя или негов представител, които се съдържат в рекламата или етикета“.

Член 3, параграф 6 от Директива 1999/44/ЕО гласи следното:

„Потребителят няма право да анулира договора, ако липсата на съответствие е незначителна“.

Член 922, параграф 1 от (австрийския) Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Общ граждански кодекс, наричан по-нататък „АВГВ“) гласи следното:

„Всеки, който прехвърли вещь на друго лице срещу възнаграждение, гарантира, че същата съответства на договора. Поради това той носи отговорност за това, че вещица притежава уговорените или обичайните характеристики, че отговаря на нейното описание, проба или мостра и че може да се използва в съответствие с естеството на сделката или на постигнатите договорки“. [ориг. 8]

Член 932, параграф 1 от АВГВ гласи:

„При недостатъци приобретателят има право да иска подобрене (последващо поправяне или допълване на липси), подмяна на вещица, съответно намаление на възнаграждението (намаление на цената) или едностранно прекратяване на договора (разваляне с обратно действие)“.

Член 932, параграф 4, първо изречение от АВГВ гласи:

„Ако и подобрението, и подмяната са невъзможни или са свързани с несъразмерно големи разходи за прехвърлителя, приобретателят има право на намаление на цената или, ако не става дума за незначителен недостатък, право да развали договора“.

Член 25, параграф 2 от (германската) Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (Наредба относно ЕО типовото одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и независими технически възли за такива превозни средства, EG-Fahrzeugenehmigungsverordnung, наричана по-нататък „EG-FGV“) гласи:

„(2) С цел отстраняване на пропуските и гарантиране на съответствието с изискванията на вече пуснатите в движение превозни средства, компоненти или отделни технически възли Kraftfahrt-Bundesamt (Федералната служба за моторни превозни средства) може да издаде a posteriori допълнителни разпоредби“.

Д. Мотиви за преюдициалното запитване

1.1. Oberster Gerichtshof проверява дали към момента на предаването придобитото от жалбоподателя превозно средство е имало недостатъци и дали същите са били отстранени, както и настъпването на вреда, причинена на жалбоподателя от втория ответник.

1.2. Съгласно член 932, параграф 1 от ABGB, в случай на отстраним недостатък най-напред съществува право да се иска поправянето му. То трябва да възстанови съответствието с договора [...]. За да се погаси претенцията за поправяне, прехвърлителят трябва да твърди и да докаже правопогасяващия факт **[ориг. 9]**, че е отстранил недостатъка чрез поправяне [...].

1.3. Недостатък на изпълнението по смисъла на член 922 от ABGB е налице, когато в количествено или качествено отношение то не достига нивото на обичайно изискваните или гарантирани характеристики [...].

1.4. По отношение на моторните превозни средства австрийската съдебна практика изхожда от принципа, че трябва да бъдат налице необходимите административни разрешения за използване на автомобила за движение по пътищата.

2.1. Според преценката на Oberster Gerichtshof „логиката на превключване“, съществуваща към момента на предаване на жалбоподателя на предмета на договора за продажба, следва да се квалифицира като забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 и член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007 [...]. Това следва от факта, че става въпрос за конструктивна част, която регистрира параметрите, позволяващи да се установи дали превозното средство се използва в тестови условия или в реални условия на движение и в следствие на това активира било начина на работа с високо, или този със слабо равнище на рециркулация на отработените газове. В случая става въпрос за влияние върху рециркулацията на отработените газове, и следователно върху част от системата за контрол на емисиите. Активирането на начин на работа с по-ниски равнища на рециркулация на отработените газове при действителната експлоатация на превозното средство намалява също така и ефективността на системата за контрол на емисиите при обективни обстоятелства, които могат да се очакват **[ориг. 10]** при нормални условия на функциониране на превозното средство. (вж. член 3, точка 10 от Регламент (ЕО) № 715/2007). Ответникът изобщо не е изтъкнал обстоятелства по отношение на „логиката на превключване“, позволяващи да се дерогира забраната на измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

2.2. Oberster Gerichtshof счита, че при всички положения придобитото от жалбоподателя превозно средство е било с недостатъци по смисъла на член 922 от ABGB, тъй като забраненото измервателно-коригиращо устройство не е било оповестено пред компетентния орган за издаване на ЕО типове

одобрение, което е довело до невалидност на предоставеното типово одобрение. Това се изразява в издаването от страна на КВА на допълнителни разпоредби относно ЕО-типовото одобрение.

2.3. Първият преюдициален въпрос е свързан с въпроса дали освен това превозното средство е имало недостатък, тъй като първият ответник е бил длъжен да предостави превозно средство, което не е било оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007. Ако случаят е такъв, би следвало да се провери дали и след извършването на „актуализацията на софтуера“ все още е било налице забранено измервателно-коригиращо устройство. Вторият преюдициален въпрос се отнася именно до това. Третият въпрос се отнася до правните последици от наличието на недостатъци и след извършването на „актуализацията на софтуера“.

2.4. Преценката за липсата на съответствие с договора е релевантна и за преценката на отговорността на втория ответник, доколкото жалбоподателят твърди, че претърпяната от него вреда е в резултат основно от придобиването на превозно средство, което не съответства на съдържанието на договора, и от наличието на забранено измервателно-коригиращо устройство. [ориг. 11]

По първия въпрос:

3.1. Въпросът дали одобрението на актуализацията на софтуера, изразено от компетентния орган за одобряване на типа в ЕО, е довело само по себе си до поправяне на недостатъците на предмета на продажбата, зависи от преценката на това какво е бил длъжен да престира прехвърлителят въз основа на договора за продажба.

3.2. Жалбоподателят поддържа, че по силата на договора за продажба продавачът е длъжен не само да предостави ЕО типово одобрение, но и да не оборудва превозното средство с измервателно-коригиращо устройство, което е забранено съгласно член 3, точка 10 във връзка с член 5 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

4.1. Член 2, параграф 2 от Директива 1999/44/ЕО регламентира условията, при които се презумира, че потребителска стока съответства на договора. Според правната доктрина Директивата въвежда презумпция относно съдържанието на постигнатото в договора съгласие по отношение на характеристиките на вещта, предмет на продажбата [...], така че ако вещта не отговаря на залегналите в Директивата изисквания, да може да се приеме, че липсва съответствие с договора. В такъв случай прехвърлителят следва да докаже, че в действителност е било договорено друго. За разлика от възприетата от ABGB концепция, според която приобретателят трябва да докаже не само че вещта е различна от тази, която се дължи съгласно

договора, но и съдържанието на договора, това схващане било насочено към облекчаване на тежестта на доказване за приобретателя. **[ориг. 12]**

4.2. Представляващите елемент на фактическия състав качества и характеристики, които „могат да се очакват“, следва да се преценяват в контекста на европейския модел за определяне на потребителите [...].

4.3. Според запитващата юрисдикция това би могло да се разбира в смисъл, че следва да се допусне, че средният потребител, който е относително осведомен и в разумни граници наблюдателен и съобразителен (решения от 8 април 2003 г., Pippig Augenoptik C-44/01, EU:C:2003:205, т. 55; от 8 февруари 2017 г., Carrefour Hypermarchés, C-562/15, EU:C:2017:95, т. 31), очаква да са изпълнени изискванията относно продукт като моторно превозно средство, за който е известно, че трябва да отговаря на нормативните изисквания. Всъщност изглежда логично в това отношение спазването на нормативните изисквания да е част от разумните очаквания на потребителя. Обстоятелството, че типовете превозни средства трябва да бъдат подложени на процедура за издаване на разрешение, не противоречи непременно на разбирането на член 2, параграф 2, буква г) от Директива 1999/44/ЕО. Следователно въпросът дали липсата на софтуер като „логиката на превключване“ има субективно значение за купувача, също не би бил определящ.

4.4. От такова тълкуване би следвало, че продавачът на моторно превозно средство трябва да отговаря не само за наличието на типово одобрение, което се изисква за обичайната употреба по смисъла на член 922 от ABGB, но и за това да не е оборудвано със забранени устройства.

По втория въпрос: **[ориг. 13]**

5.1. При отрицателен отговор на първия въпрос следва да се приеме, че първият ответник е бил длъжен да достави превозно средство, което не е било оборудвано със забранено измервателно-коригиращо устройство по смисъла на член 3, точка 10 във връзка с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007. В тази хипотеза правото на ищеца да иска поправка на вещта съгласно член 932, параграф 1 от ABGB има за цел да възстанови това положение.

5.2. Направеният опит за поправка чрез инсталиране на „актуализация на софтуера“ не би бил успешен само поради факта че КВА не е оттеглила или обезсилила предоставеното ЕО типово одобрение. По-скоро би следвало да се прецени дали, както и преди, закупеното превозно средство има или не измервателно-коригиращо устройство, което е забранено съгласно член 5, параграф 2 от Регламент № 715/2007.

5.3. Поради това в случая е от определящо значение дали съществуващото програмиране, съдържащо „термопрозорец“, може да попада в обхвата на изключението, предвидено в член 5, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО)

№ 715/2007, на което се позовават ответниците, или такава възможност от самото начало е изключена, както твърди жалбоподателят. От това жалбоподателят прави извода, че „термопрозорецът“ задействал измервателно-коригиращото устройство до такава голяма степен, че това щяло да доведе до обръщане на съотношението между правило и изключение, предвидено в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

6.1. Освен гарантирането на вътрешния пазар, целта на въвеждането на единни технически предписания за типово одобрение на моторни превозни средства с Регламент (ЕО) № 715/2007 е да се осигури високо ниво на защита на околната среда (съображение 1 от Регламент (ЕО) № 715/2007). За да се подобри качеството на въздуха и да се спазят граничните стойности на замърсяване на въздуха, се счита **[ориг. 14]** за необходимо значителното намаляване на емисиите на азотни оксиди за дизеловите превозни средства (съображение 6 от Регламент (ЕО) № 715/2007).

6.2. Според запитващата юрисдикция тези цели подкрепят стриктното тълкуване на изключенията, посочени в член 5, параграф 2, второ изречение от Регламент № 715/2007.

6.3. Съгласно член 3, точка 9, трета алинея от Регламент (ЕО) № 692/2008, производителят предоставя на органа за одобряване информация за функционирането на системата за рецикулация на отработените газове, включително за нейното функциониране при ниски температури. Според Oberster Gerichtshof от тази разпоредба следва, че преобладаващите „ниски“ температури сами по себе си не дерогират изискването за функциониране на системата за рецикулация на отработените газове.

6.4. Техниката на „термопрозореца“ позволява да се регулира рециклирането на отработени газове така, че режимът за намаляване на емисиите да бъде напълно ефективен само при външни температури между 15 и 33 градуса по Целзий.

6.5. Известно е, че в част от Европейския съюз, като например в Австрия, средните температури в продължение на няколко месеца годишно са под 15 градуса по Целзий (вж. например <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, справка на 17 март 2020 г., според която през 2018 г. във Виена средните температури за шест от дванадесетте месеца са били под 15 градуса по Целзий). Следователно външните температури, при които рецикулацията на отработени газове е напълно ефективно за тип превозно средство като разглежданото в настоящия случай, изобщо не са достигнати на осреднена база в значителна част от годината. Поради това въз основа на дерогиранията разпоредба (член 5, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 715/2007 ответниците **[ориг. 15]** се позовават на правото да не спазват забраната за използване на измервателно-коригиращото устройство в продължение на около половината от годината.

6.2. Принципът, според който изключенията трябва винаги да се тълкуват стриктно (вж. в този смисъл решение от 11 декември 2014 г., Rynes, C-212/13, EU:C:2014:2428, т. 29; заключение на генералния адвокат Bot от 20 юни 2013 г., Gomes Viana Novo и др., C-309/12, EU:C:2013:419, т. 26) и преследваната с Регламент (ЕО) № 715/2007 цел за намаляване на емисиите на азотни оксиди биха могли да подкрепят тезата, че толкова широко използвано измервателно-коригиращото устройство просто не може да бъде оправдано с позоваването на изключенията, предвидени в член 5, параграф 2, второ изречение от Регламент (ЕО) № 715/2007.

По третия въпрос:

7.1. Съгласно австрийската съдебна практика, за да се прецени наличието на незначителен недостатък, изключващ възможността за разваляне на договора с обратно действие по смисъла на член 932, параграф 4 от ABGB, следва да се извърши обективно претегляне на интересите на страните по договора в зависимост от конкретния договор и обстоятелствата по случая [...].

7.2. Третият въпрос се отнася до обстоятелството, че в доктрината относно член 932, параграф 4, първо изречение от ABGB се поддържа схващането, че даден недостатък е незначителен (само) тогава, когато купувачът би сключил договора и при знание за наличие на недостатъка (в случая: наличие на измервателно-коригиращото устройство и неговото въздействие), било то и при други условия [...]. **[ориг 16]**

Запитващата юрисдикция счита, че редакцията на член 3, параграф 6 от Директива 1999/44/ЕО не е толкова ясна, че да е налице *acte clair*.

[...]

Виена, 17 март 2020 г.

[...] [процесуалноправни въпроси]