



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 година относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 година относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик¹, дълги години допринасяше по задоволителен начин за доброто функциониране на вътрешния пазар на автомобилния транспорт, като определяше максимално допустимите размери и маса на превозните средства, осигуряващи националния и международния превоз на стоки и пътници. В нея се посочва също така при какви условия могат да бъдат предоставени дерогации за движението на превозни средства, чиито размери превишават максимално допустимите.

Предвид развитието на пазара и на наличните технологии възниква въпросът дали решенията, взети при приемането на директивата през 1996 г., все още са целесъобразни днес. По-конкретно, необходимостта да се намалят емисиите на парникови газове и консумацията на нефтопродукти придоби решаващо значение в областта на транспорта и още повече за автомобилния транспорт, на който се падат 82 % от консумацията на енергия в транспортния сектор. Продължаващото поскъпване на горивата непрекъснато повишава енергийните разходи на Европа и налага търсенето на решения за намаляване на консумацията от превозните средства. В Бялата книга за транспортната политика², публикувана през 2011 г., се поставя като цел до 2050 г. емисиите на парникови газове да се намалят с 60 % в сравнение с равнището от 1990 г.

В този контекст в Бялата книга беше обявено преразглеждане на Директивата относно максимално допустимите размери и маса на пътните превозни средства с цел да се позволи пускането на пазара на превозни средства с подобрени аеродинамични характеристики и по-висока енергийна ефективност. В действителност подобряването на аеродинамичните характеристики на превозните средства, както и монтирането на системи за алтернативно задвижване — хибридно или електрическо, могат да бъдат осъществени в рамките на разрешените от сега действащата Директива максимално допустими размери и маса само за сметка на намаляването на товарносимостта на превозното средство. Хибридният двигател или акумулаторните батерии водят до превишаване на максимално допустимата маса. Кабините на влекачите, заоблени отпред с цел подобряване на аеродинамичните им характеристики, ще бъдат по-дълги. Монтирането на аеродинамични елементи в задната част на превозното средство също увеличава дължината му. Това намаляване на товарносимостта обезсърчава превозвачите, товародателите и конструкторите да използват и разработват превозни средства с по-висока енергийна ефективност.

Преразглеждането на директивата дава възможност и за повишаване на безопасността на движението по пътищата, като се подобри формата на кабината за водача, така че да се намалят невидимите за него зони, да се добави структура за поглъщане на енергията при сблъсък, както и да се повиши безопасността и удобството на водача. Това ще позволи по-специално да се спаси животът на многобройни уязвими участници в

¹ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59.

² Бяла книга за транспорта: Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011) 0144.

пътното движение, като например пешеходци или колоездачи, които сега не се виждат от водача при извършване на маневри.

Следователно е необходимо да се измени Директива 96/53/ЕО, за да се подобрят аеродинамичните характеристики на превозните средства и тяхната енергийна ефективност, като същевременно продължи повишаването на безопасността на движението по пътищата при спазване на ограниченията, наложени от пътните инфраструктури.

Например добавянето на аеродинамични елементи с дължина 1—2 m отзад на превозното средство позволява съгласно някои проучвания³ икономия на 5—10 % гориво при движение по автомагистрала със средна скорост 80—90 km/h.

От друга страна, от приемането на Директива 96/53/ЕО досега нарасна средното тегло на един пътник в автобус. Освен това чрез законодателството на Европейския съюз се предписаха бордови обезопасяващи устройства, чиято маса съответно намали полезния товар на превозното средство и следователно броя на превозваните пътници. Това противоречи на целта да се намали разходът на гориво за превозвано лице, а също и на целта за преминаване от лични превозни средства към обществен транспорт, който определено щади повече околната среда.

Икономии на гориво и намаляването на замърсяващите емисии не са единствените мотиви за предложението за изменение на Директива 96/53/ЕО.

Всъщност Директива 96/53/ЕО не е съобразена с развитието напоследък на контейнеризацията и на интермодалния транспорт. Така например някои контейнери, използвани в железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт, междуконтиненталния морски транспорт и морския каботаж, понастоящем могат да стигнат с автомобилен транспорт до крайното си местоназначение само със специално разрешително, което увеличава административната тежест за превозвачите и администрациите. Но за да се избегне необходимостта от такова специално разрешително за най-често използваните контейнери, чиято дължина е 45 фута, т.е. 13,72 m, е необходимо дължината на тежкотоварния автомобил да се увеличи само с 15 cm, което не представлява никакъв проблем нито за пътната безопасност, нито по отношение на пътните инфраструктури.

Накрая, понеже в действащата директива липсват разпоредби относно проверките на превозните средства и приложимите санкции, многобройни нарушения остават ненаказани, което обезсилва изискванията на директивата. Основното извършвано нарушение е претоварването на превозното средство. Средно, от всеки три проверени превозни средства едно се оказва претоварено. Това претоварване често превишава с 10 и дори с 20 % максимално допустимата маса. Тази ситуация причинява преждевременно износване на пътната настилка и повишава риска от пътнотранспортни произшествия. Тя води също така до нарушаване на конкуренцията между транспортните предприятия, тъй като нарушителите могат незаконно да се сдобият с неоснователни конкурентни предимства. Днес съществуват обаче технически решения за филтриране, които дават възможност за повече на брой, по-бързи и по-ефикасни проверки, без да се налага спирането на всички превозни средства, които желаем да проверим. Съществуват и бордови системи за претегляне, които дават възможност на водача сам да следи за спазването на предписаните норми. Следователно е необходимо към Директива 96/53/ЕО да се добавят разпоредби относно проверките и санкциите, за да се възстанови спазването на правилата за конкуренция

³ Проучване на TU DELFT от 2011 г. относно аеродинамиката на тежкотоварните автомобили.

между превозвачите и да се осигури добро равнище на пътната безопасност, както и дълготрайност на инфраструктурите.

Някои заинтересовани страни поставиха въпроси относно тълкуването на член 4 от Директива 96/53/ЕО. С оглед на тези въпроси заместник-председателят Калас изпрати на 13 юни 2012 г. писмо на председателя на комисията по транспорта в Европейския парламент. В писмото се дават насоки по тази тема и се посочва, че трансграничното използване на по-дълги превозни средства е допустимо за маршрути, пресичащи само една граница, ако съответните две държави членки вече позволяват това и ако са изпълнени условията за дерогация съгласно член 4, параграфи 3, 4 или 5 от Директива 96/53/ЕО. Това използване не трябва да засяга значително международната конкуренция. С цел отразяване на насоките, дадени във въпросното писмо, настоящото изменение на текста на директивата съдържа съответно променени разпоредби за член 4, параграф 4.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

През 2011 и 2012 г. бяха осъществени обществени консултации, както и консултации в рамките на сектора.

Обществената консултация, организирана от декември 2011 г. до февруари 2012 г., даде възможност да се съберат повече от хиляда становища от граждани, държави членки и различни професионални и неправителствени организации. В резултат на консултацията бяха установени следните становища:

- i) Подобряването на аеродинамичните характеристики на тежкотоварните автомобили се приветства единодушно като напредък и в повечето становища се счита, че е необходимо да се измени Директива 96/53/ЕО, за да стане подобряването възможно.
- ii) Широко се одобрява идеята да се улесни въвеждането на хибридно или електрическо задвижване на моторните превозни средства, както и развитието на контейнеризацията и на интермодалния транспорт, като се измени Директива 96/53/ЕО.
- iii) Въвеждането на мерки за контрол срещу претоварването се посреща благоприятно от професионалната общност, тъй като така се възстановява лоялната конкуренция между превозвачите, и изглежда наложително на държавите членки да се предоставят средства за осъществяване на този контрол, без да се увеличава финансовата тежест за тях и без да се смущава или забавя движението.

Въз основа на резултатите от тази обществена консултация бяха проведени работни семинари, на които представители на Комисията се срещнаха с конструктори на превозни средства, превозвачи и товародатели, участници в комбинирани превози, органи за пътен контрол и участници, отговорни за пътната безопасност. Въз основа на тези консултации се стигна до консенсус относно целите за намаляване на замърсяването и на разхода на гориво, както и за повишаване на пътната безопасност, а също и съгласие да се започне оползотворяването на новите възможности, предоставяни от интермодалния транспорт. Бе постигнат консенсус се оформи и относно необходимостта от засилване на проверките — особено за евентуално претоварване на превозните средства. Във връзка с аеродинамичните характеристики са желателни кабините с по-обтекаема форма и монтирането отзад на превозните средства на подходящи елементи за намаляване на аеродинамичното съпротивление. Ограниченото адаптиране на максимално допустимите размери и маса, придружавано

от въвеждането на подходяща за размерите сигнализация, не изглежда да поражда риск за пътната безопасност.

Мерките, представени в настоящото изменение, са резултат от тези съгласувания.

Те бяха проучени в рамките на оценка на въздействието, която даде възможност да се изберат най-добрите варианти по отношение както на икономическата, така и на екологичната ефективност. При избрания вариант, подробности за който се дават в параграф 4, се съчетават технически разработки за хармонизация, извършвани с експертна група с оглед на приемането на делегирани актове, и умерен регулаторен подход, за да не се налагат несъразмерни или неприложими задължения, засягащи особено малките и средните предприятия.

Консултацията се отнасяше също така до член 4 от Директива 96/53/ЕО, в който се определят условията за ползване на дерогации от ограниченията, налагани с директивата, като тези дерогации се предоставят от държавите членки в някои точно определени случаи. Възникнаха различия относно трансграничното движение на превозни средства, чиито размери превишават предписаните от директивата. Поради това Комисията реши да направи публично достояние своите собствени насоки във връзка с действащата директива (писмо от 13 юни 2012 г. до председателя на комисията по транспорта в Европейския парламент). Насоките във връзка с член 4, параграф 4 са отразени в член 1, параграф 2 от настоящото предложение.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Предложението за изменение на Директива 96/53/ЕО се основава на член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Подобряването на ефикасността и екологичните показатели на автомобилния транспорт наистина е важна цел на общата транспортна политика. Хармонизирането на правилата на европейско равнище 'освен това е постоянно искане на професионалната общност.

Настоящото предложение е съобразено с принципите на субсидиарност и пропорционалност. Като се има предвид значението на транспортната дейност за функционирането на вътрешния пазар, нейното растящо трансгранично измерение, увеличаващите се разходи за гориво и растящите емисии на парникови газове, наложителни са разпоредби, за да се повиши енергийната ефективност на автомобилния транспорт, да се намали неговото въздействие върху околната среда и да се осигури спазването на правилата.

В предложението се предоставя свобода на държавите членки да вземат решения за дерогации от съдържащите се в него правила по отношение на националния транспорт. В него се предвижда създаването на комитет, който да подпомага Комисията при разработването на изисквания във връзка с аеродинамиката, както и на насоки относно процедурите за контрол и санкциите съобразно извършените нарушения. Следователно предложението не превишава изискваното за постигането на неговите цели.

Предложеният инструмент е директива, тъй като изменя действаща директива. Предложението се отнася до въпрос, който е от значение за Европейското икономическо пространство, и по тази причина следва да обхваща и него.

Накрая, настоящото предложение няма отражение върху бюджета на Съюза.

4. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

В предложението на Комисията се предвижда на първо място да се предоставят дерогации от максимално допустимите размери на превозните средства за добавяне на аеродинамични елементи отзад на превозните средства или за изменение на геометричната форма на кабините на влекачите. Тези дерогации разкриват нови перспективи за конструкторите на влекачи, тежкотоварни автомобили и ремаркета, но при тях трябва да се спазват някои изисквания, едно от които е да не се увеличава товароносимостта на превозните средства. Тези изисквания впоследствие ще бъдат уточнени от Комисията, подпомагана в тази задача от комитет. Те осигуряват спазването на правилата за пътна безопасност, съобразяването с обусловените от инфраструктурите ограничения и избягването на задръствания на пътното движение. Освен намаляване на разхода на гориво и на емисиите на парникови газове промяната на формата на кабините следва да осигури на водачите и по-добро поле на видимост, така че всяка година в Европа да се спасява животът на около 400 човека. Удобството и безопасността на водачите също ще се повишат.

Комисията ще измени Регламент (ЕС) № 1230/2012 от 12 декември 2012 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 661/2009 във връзка с изискванията за одобрение на типа на моторните превозни средства, за да станат те съвместими с настоящото предложение за директива.

В предложението за директива се предвижда да се разреши увеличението с един тон на максимално допустимата маса за превозните средства с електрическо или хибридно задвижване, за да се отчете масата на акумулаторните батерии или хибридният двигател, така че да не се засяга товароносимостта на превозното средство. От друга страна, максимално допустимата маса на автобусите е увеличена с един тон, за да се вземат предвид измененията в други области, като например нарастването на средното тегло на пътниците и на техния багаж, монтирането на ново оборудване, предписано от разпоредбите относно безопасността, и новият клас „Евро VI“.

Изменението на Директива 96/53/ЕО ще улесни развитието на интермодалния транспорт чрез дерогация с 15 cm за дължината на тежкотоварните автомобили, превозващи 45-футови контейнери, използвани все повече в междуконтиненталния транспорт и в Европа.

С предложението се потвърждава също така, че трансграничното използване на по-дълги превозни средства е допустимо за маршрути, пресичащи само една граница, ако съответните две държави членки вече позволяват това и ако са изпълнени условията за дерогация съгласно член 4, параграфи 3, 4 или 5 от директивата. Що се отнася до член 4, параграф 4, тези транспортни операции няма да засегнат значително международната конкуренция, ако трансграничното използване остане ограничено до две държави членки и съществуващата инфраструктура и условията за пътна безопасност позволяват това. Поради това се изменя член 4, параграф 4.

Към Директива 96/53/ЕО се добавят нови разпоредби, за да се даде възможност на контролните органи по-добре да разкриват нарушенията и да се хармонизират съответно приложимите административни санкции. Комисията ще публикува насоки относно процедурите за контрол, за да се гарантира хармонизирането на методите за контрол между всички държави членки. Държавите членки трябва да извършват определен минимален брой измервания на превозни средства. Тези измервания трябва да бъдат извършвани посредством вградени в пътната настилка системи за претегляне на преминаващите превозни средства или чрез инсталиран на борда на превозните средства датчик, предаващ данните на контролатори покрай пътя. Тези измервания ще

позволят на контролните органи да филтрират превозните средства, така че за ръчна проверка да бъдат спирани само тези, за които са налице сериозни подозрения за наличието на нарушение. Комисията ще определи техническите стандарти за бордовите устройства за претегляне, способни да предават данни на контролните органи, и по-специално стандартите за интерфейса за радиокомуникации. Това ще спомогне за широкото разпространение на такива устройства. Тяхно допълнително предимство е, че дават възможност на водачите по-добре да контролират масата на своите превозни средства.

Нарушенията на Директива 96/53/ЕО освен това са категоризирани според степента на тяхната сериозност, за да се хармонизират на равнището на Съюза видовете приложими административни санкции.

С цел да се ускори въвеждането на превозни средства с подобрени аеродинамични характеристики и с хибридни двигатели, Комисията ще използва бюджетните средства, с които разполага — по-специално предвидените за трансевропейски мрежи и за европейски научноизследователски програми, за да подпомага научните изследвания в промишлеността и оборудването на парка от превозни средства.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 година относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, публикувана през 2011 г.⁶, се набляга върху необходимостта от намаляване до 2050 г. на емисиите на парникови газове и особено на въглероден диоксид (CO₂) със 60 % спрямо равнището от 1990 г.
- (2) Във връзка с това в Бялата книга се предвижда адаптиране на Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 година относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик, за да се намалят консумацията на енергия и емисиите на парникови газове, да се адаптира законодателството съобразно технологичното развитие и новите потребности на пазара, и да се улесни интермодалният транспорт.
- (3) Технологичното развитие включва възможността за добавяне на прибиращи се или съгъваеми аеродинамични елементи отзад на превозните средства — главно ремаркета или полуремаркета, но тогава тяхната дължина превишава максимално допустимата съгласно Директива 96/53/ЕО. Монтирането на такива елементи може да се извърши веднага след влизането в сила на настоящата

⁴ ОВ С , г., стр. .

⁵ ОВ С , г., стр. .

⁶ COM(2011) 144.

директива, тъй като съответните продукти се предлагат на пазара и вече се използват на други континенти.

- (4) Подобряването на аеродинамичните характеристики на кабината на моторните превозни средства в съчетание с елементите, посочени в съображение 3 по-горе, би позволило и значително повишение на енергийната ефективност на превозните средства. Това подобряване обаче е невъзможно при сегашните ограничения за дължината, поставени с Директива 96/53/ЕО, без да се намали товароносимостта на превозните средства, което би застрашило икономическото равновесие на сектора. Поради това е уместно да се предвиди дерогация от тази максимално допустима дължина.
- (5) В своите насоки за политиката относно пътната безопасност през периода 2011—2020 г.⁷ Комисията предвижда мерки, за да се повиши безопасността на превозните средства и се подобри защитата на уязвимите участници в пътното движение. Важността на осигуряването на добра видимост на водачите на превозни средства беше подчертана и в доклада на Комисията до Европейския парламент и Съвета за прилагането на Директива 2007/38/ЕО относно последващо оборудване с огледала на тежкотоварни превозни средства, регистрирани в Общността⁸. Нова форма на кабините ще допринесе и за подобряване на пътната безопасност, като се намали невидимата за водача зона особено под предното стъкло: това ще позволи да бъде спасен животът на многобройни уязвими участници в пътното движение, напр. пешеходци или колоездачи. Тази нова форма ще позволи също така да се предвидят структури за поглъщане на енергията в случай на сблъсък. Евентуалното увеличение на обема на кабината ще позволи също така да се повишат удобството и безопасността на водача.
- (6) Аеродинамичните елементи и тяхното монтиране върху превозните средства трябва да бъдат изпитани преди пускането им на пазара. За тази цел държавите членки ще издават сертификати, които ще се признават от другите държави членки.
- (7) По-дългите превозни средства могат да бъдат използвани за трансграничен транспорт, ако съответните две държави членки вече позволяват това и ако са изпълнени условията за дерогация съгласно член 4, параграфи 3, 4 или 5 от директивата. Европейската комисия вече представи насоки относно прилагането на член 4 от директивата. Транспортните операции, за които се отнася член 4, параграф 4, не засягат значително международната конкуренция, ако трансграничното използване остава ограничено до две държави членки, когато съществуващата инфраструктура и изискванията за пътна безопасност позволяват това. По този начин се постига баланс между, от една страна, правото на държавите членки по силата на принципа на субсидиарност да вземат решения в областта на транспорта съобразно спецификата на условията в тях и, от друга страна, необходимостта такава политика да не нарушава правилата на вътрешния пазар. Разпоредбите на член 4, параграф 4 са изяснени в този смисъл.
- (8) Прилагането на алтернативни системи за задвижване, при които вече се използва не само енергията от изкопаеми горива, така че те не замърсяват или по-малко замърсяват околната среда, като например електрически или хибридни двигатели за тежкотоварните автомобили или за автобусите (главно в градски

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

или крайградски райони), води до превишаване на максимално допустимата маса, което не трябва да бъде избягнато за сметка на полезния товар на превозното средство, за да не се поставя автомобилният транспорт в икономически неблагоприятно положение.

- (9) В Бялата книга относно транспорта се набляга също така върху необходимостта да се следва развитието на интермодалния транспорт особено в областта на контейнеризацията, където все повече се използват 45-футови контейнери. Те се превозват с железопътен транспорт или по вътрешни водни пътища. Понастоящем обаче използването на автомобилен транспорт по отсечки от интермодални маршрути е възможно само съгласно тежки както за държавите членки, така и за превозвачите административни процедури, или ако тези контейнери са със заоблени по патентована технология ъгли, което е свързано с прекомерни разходи. Като се удължи с 15 cm максимално допустимата дължина на превозните средства за такива контейнери, на превозвачите могат да се спестят тези административни процедури и да се улесни интермодалният транспорт без рискове или щети за другите участници в пътното движение или за инфраструктурата. Незначителното удължаване, което представляват тези 15 cm в сравнение с дължината на един съчленен тежкотоварен автомобил (16,50 m), не поражда сериозен допълнителен риск за пътната безопасност. Въпреки това в политическата линия, очертана в Бялата книга относно транспорта, това удължаване се разрешава само за интермодалния транспорт, включващ железопътен, по вътрешни водни пътища или морски такъв, при който частта на автомобилния транспорт не превишава 300 km. Това разстояние изглежда достатъчно за свързване на промишлен или търговски обект с товарна гара или с вътрешно пристанище. С оглед на свързването на морско пристанище и оказването на подкрепа за развитието на морските магистрали, възможно е по-голямо разстояние за превози в рамките на вътрешноевропейския морски транспорт на къси разстояния.
- (10) С цел да продължи насърчаването на интермодалния транспорт и с оглед да се вземе предвид масата без товар на 45-футовите контейнери, изглежда необходимо разпоредбата, разрешаваща движението на комбинации от превозни средства с максимално допустима маса 44 тона с 5 или 6 оси, които осъществяват интермодален транспорт на контейнери с дължина 40 фута, да се разшири и за тези, превозващи 45-футови контейнери.
- (11) От приемането на Директива 96/53/ЕО досега значително нарасна средното тегло на автобусните пътници, както и това на техния багаж, което доведе до постепенно намаляване на броя на превозваните пътници поради наложените от директивата ограничения за масата. Необходимостта да се отдаде предпочитание на обществения транспорт с оглед на по-високата му енергийна ефективност в сравнение с индивидуалния налага да се възстанови предишния брой на пътниците за автобус, като се отчете това увеличение на тяхното тегло и на теглото на багажа им. Това може да се постигне чрез увеличаване на максимално допустимата маса на двусните автобуси, но в такива граници, че инфраструктурите да не се увреждат от по-бързо износване.
- (12) Органите, натоварени да следят за спазването на предписанията за автомобилния транспорт, констатираат голям брой понякога тежки нарушения особено по отношение на масата на превозните средства. Това положение се дължи на недостатъчния брой на проверките, извършвани по силата на Директива 96/53/ЕО, или на тяхната недостатъчна ефикасност. Освен това процедурите и

правилата за контрол се различават между държавите членки, което създава ситуации на правна несигурност за водачите на превозни средства, движещи се в няколко държави — членки на Европейския съюз. В допълнение превозвачите, които не спазват съответните правила, се възползват от значително предимство спрямо своите дисциплинирани конкуренти, а също и по отношение на други видове транспорт. Тази ситуация представлява пречка за доброто функциониране на вътрешния пазар. Поради това от важно значение е държавите членки да засилят контрола — както с ръчно извършвани проверки, така и с предварителен подбор с оглед на такава проверка.

- (13) В действителност вече съществуват прости технологични решения — фиксирани или мобилни, които дават възможност за предварителен подбор на вероятно нарушаващи правилата превозни средства, без да се налага тяхното спиране: така се пречи по-малко на пътното движение, намаляват се разходите и се осигуряват оптимални условия за безопасност. В тежкотоварните автомобили могат да бъдат инсталирани някои бордови устройства, които да служат на водача като средство за самоконтрол, като му дават възможност да знае дали спазва законодателството. Тези бордови устройства могат също така да предават своите данни посредством интерфейс за УКВ комуникации на контролори или на автоматични системи покрай пътя, без да се спира превозното средство. За предварителния подбор прагът от минимум едно измерване на масата на превозното средство на всеки 2000 km пробег изглежда подходящ, за да се осигури ефикасността на пътния контрол върху територията на Европейския съюз, защото той позволява всяко превозно средство да се проверява средностатистически веднъж на всеки три дни.
- (14) Констатираният увеличен брой нарушения на разпоредбите на Директива 96/53/ЕО се дължи до голяма степен на недостатъчно възпиращото ниво на санкциите, предвидени от законодателството на държавите членки за нарушаването на тези разпоредби, или на отсъствието въобще на такива санкции. Тази слабост се утежнява още повече от голямото разнообразие от равнища на административни санкции, приложими в различните държави членки. За отстраняване на тези слабости следва да се пристъпи към сближаване на равнище ЕС между равнищата и категориите административни санкции за нарушенията на Директива 96/53/ЕО. Тези административни санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (15) Контролните органи в държавите членки трябва да могат да си обменят информация — по-специално за установяването на самоличността на нарушителите, описанието на нарушенията и на наложените санкции и сведения за състоянието на репутацията на съответното предприятие, за да се повиши ефикасността на проверките на масата на превозните средства или на комбинациите от превозни средства в международен мащаб и за да се улесни безпроблемното извършване на тези проверки. Звеното за контакт, определено съгласно член 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилни превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета⁹ може да послужи като посредник за осъществяване на този информационен обмен.

⁹ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

- (16) От важно значение е Европейският парламент и Съветът да бъдат редовно информирани за проверките на движението по пътищата, извършвани от държавите членки. Тази информация, предоставяна от държавите членки, ще позволи на Комисията да се убеди в спазването на настоящата директива от превозвачите и да определи дали трябва да се разработят допълнителни принудителни мерки.
- (17) Комисията следва да бъде оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, за да определя изискванията към новите аеродинамични елементи, поставени отзад на превозните средства, или към дизайна на нови моторни превозни средства, както и техническите спецификации, осигуряващи пълната оперативна съвместимост на бордовите устройства за претегляне, и насоките относно процедурите за контрол на масата на превозни средства в движение. От особено значение е Комисията да провежда необходимите консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията гарантира едновременно и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (18) Тъй като целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки и следователно поради обхвата и последиците от настоящата директива могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да предприеме необходимите мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (19) Поради това Директива 96/53/ЕО следва да бъде съответно изменена,
- ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:**

Член 1

Директива 96/53/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Член 2, първа алинея се допълва със следните определения:

„— „превозно средство с хибридно задвижване“ — превозно средство по смисъла на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства¹⁰, оборудвано с един или с няколко тягови двигатели, които използват електроенергия и не са свързани постоянно към електрическата мрежа, и един или няколко тягови двигатели с вътрешно горене;

— „електрическо превозно средство“ — превозно средство по смисъла на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически

¹⁰ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

възли, предназначени за такива превозни средства¹¹, оборудвано с един или с няколко тягови двигатели, които използват електроенергия и не са свързани постоянно към електрическата мрежа;

— „интермодална транспортна единица“ — единица, която може да спада към следните категории: контейнер, сменяема каросерия, полуремарке.“

2) Член 4 се изменя, както следва:

а) Думата „вътрешен“ се заличава в букви а) и б) от параграф 1.

б) Първото изречение от втора алинея от параграф 4 от член 4 се заменя със следното изречение:

„Смята се, че транспортните операции не засягат значително международната конкуренция в областта на транспорта, ако са извършени на територията на една държава членка или, в случая на трансгранична операция, само между две съседни държави членки, и двете от които са предприели мерки съгласно настоящия параграф, и ако е изпълнено поне едно от условията, предвидени в букви а) и б):“

3) Заличават се параграф 6 от член 4, буква б) от член 5 и член 8а.

4) Член 5 се изменя, както следва: заличават се думите „Без да се засягат разпоредбите на член 4, параграф 6: а)“.

5) Позоваванията на Директива 70/156/ЕИО на Съвета се заменят с позоваване на Директива 2007/46/ЕО¹².

6) Текстът на член 8 се заменя със следния текст:

„Член 8

1. С цел да се подобрят аеродинамичните характеристики на превозните средства или на комбинациите от превозни средства, посочените в приложение I, точка 1.1 максимално допустими дължини могат да бъдат превишавани от превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с елементи, които отговарят на изискванията, уточнени по-долу. Единствената цел на това превишаване е да се позволи добавянето отзад към превозните средства на елементи, които подобряват аеродинамичните им характеристики.

2. Елементите, посочени в параграф 1, трябва да отговарят на следните изисквания за ефективност и безопасност:

– да подобряват значително аеродинамичните характеристики на превозните средства,

– по отношение на пътната безопасност и безопасността на интермодалния транспорт:

i) да са трайно закрепени, за да се ограничи рискът от отделяне,

ii) да са с дневна и нощна сигнализация, която да е ефикасна при влошени метеорологични условия, като позволява разпознаване на външните

¹¹ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

¹² Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства.

- габарити на превозното средство от другите участници в пътното движение,
- iii) да са конструирани така, че да се ограничават рисковете за другите превозни средства и пътниците в тях в случай на сблъсък,
 - iv) да не увеличават значително рисковете за преобръщане от странични ветрове;
- да са използвани безпроблемно в съществуващите пътни мрежи, а именно:
- i) да се запазва маневреността на превозните средства или комбинациите от превозни средства върху градските и междуградските пътни инфраструктури,
 - ii) да позволяват съответните ремаркета и полуремаркета да се побират в железопътните, морските и вътрешноводните транспортни единици при интермодални превози,
 - iii) да са лесно сгъваеми, прибиращи се или отстранени от водача.

Превишаването на максимално допустимата дължина не води до увеличение на товароносимостта на превозните средства или на комбинациите от превозни средства.

3. Преди да бъдат пуснати на пазара, допълнителните аеродинамични елементи и тяхното монтиране върху превозни средства се разрешават от държавите членки, които издават за тази цел съответен сертификат. С него се удостоверява спазването на изискванията, упоменати в параграф 2 по-горе, и се посочва, че съответният елемент допринася значително за подобряването на аеродинамичните характеристики. Сертификатите за разрешение, издадени в една държава членка, се признават от другите държави членки.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, за да допълва изискванията, посочени в параграф 2. Те са под формата на технически характеристики, минимални равнища на ефективност, ограничения за дизайн и процедури за издаване на сертификата за изпитване, посочен в параграф 3.
5. До приемането на съответните делегирани актове, превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани отзад с аеродинамични елементи, които отговарят на изискванията, посочени в параграф 2, и са изпитани съгласно параграф 3, могат да се движат, ако тяхната дължина превишава с максимум два метра дължината, определена в приложение I, точка 1.1. Тази преходна мярка се прилага от датата на влизане в сила на настоящата директива.“
- 7) Текстът на член 9 се заменя със следния текст:

„Член 9

1. С цел да се подобрят аеродинамичните характеристики и пътната безопасност на превозните средства или на комбинациите от превозни средства, посочените в приложение I, точка 1.1 максимално допустими дължини могат да бъдат превишавани за превозните средства или комбинациите от превозни средства, оборудвани с елементи, които отговарят на изискванията, уточнени в параграф

2 по-долу. Основната цел на това превишаване е то да позволи такъв дизайн на кабините на влекачите, че да се подобрят аеродинамичните характеристики и пътната безопасност на превозните средства или на комбинациите от превозни средства.

2. Кабините, посочени в параграф 1, трябва да отговарят на следните изисквания за ефективност и безопасност:

— да подобряват аеродинамичните характеристики на превозните средства,

— да повишават пътната безопасност и безопасността при интермодалния транспорт, а именно като формата на предната част на кабината:

i) осигурява на водача по-добра видимост за забелязване от него на уязвимите участници в пътното движение, по-специално чрез намаляване на невидимата зона, разположена под предното стъкло,

ii) намалява щетите в случай на сблъсък,

— да запазват маневреността на превозните средства или комбинациите от превозни средства върху инфраструктурите и да не налагат ограничения за използването на превозните средства в интермодални терминали,

— да повишават удобството и безопасността на водачите.

Превишаването на максимално допустимата дължина не води до увеличение на товароносимостта на превозните средства или на комбинациите от превозни средства.

3. Преди да бъдат пуснати на пазара моторни превозни средства с нов дизайн, държавите членки ги изпитват по отношение на аеродинамичните им характеристики, като издават за целта съответен сертификат. Той удостоверява, че са спазени изискванията на параграф 2 по-горе. Сертификатите за изпитване, издадени в една държава членка, се признават от другите държави членки.

4. На Комисията се предоставя правомощието в съответствие с член 16 да приема делегирани актове за допълване на посочените в параграф 2 изисквания, на които трябва да отговарят новите кабинни на влекачи. Те са под формата на технически характеристики, минимални равнища на ефективност, ограничения по отношение на дизайна и процедури за издаване на посочения в параграф 3 сертификат за изпитване.“

8) В член 10 думите „датата, посочена в член 11“ се заменят с думите „17 септември 1997 г.“.

9) Текстът на член 10а се заменя със следния текст:

„Член 10а

Максимално допустимата маса на превозните средства с хибридно задвижване или с изцяло електрическо задвижване е посочената в приложение I, точка 2.3.1.

Въпреки това превозните средства с хибридно или електрическо задвижване трябва да спазват ограниченията, посочени в приложение I, точка 3, за максимално допустимото натоварване на ос.“

10) Текстът на член 11 се заменя със следния текст:

„Член 11

Максимално допустимите размери, определени в приложение I, точки 1.1 и 1.6, могат да бъдат превишени с 15 cm от превозни средства или комбинации от превозни средства, превозващи контейнери или сменяеми каросерии с дължина 45 фута, в случай че автомобилният транспорт на контейнера или на сменяемата каросерия представлява част от операция за интермодален транспорт.

За целите на настоящия член и на точка 2.2.2, буква в) от приложение I при операцията за интермодален транспорт се използва поне железопътният транспорт, вътрешният воден транспорт или морският транспорт. Тя включва също автомобилен транспорт за началната и/или крайната отсечка от маршрута. Всяка от тези пътни отсечки е с дължина поне 300 km върху територията на Европейския съюз или до най-близките терминали, между които съществува редовен превоз. Транспортна операция, при която се използва вътрешноевропейски морски транспорт на къси разстояния, също се смята за интермодален транспорт независимо от дължината на началната и крайната пътна отсечка. Началната и крайната пътна отсечка от маршрута за операция, при която се използва вътрешноевропейски морски транспорт на къси разстояния, се простират от пункта на натоварване на стоката до най-близкото подходящо морско пристанище — за началната отсечка, и/или, според случая, от най-близкото подходящо морско пристанище до пункта на разтоварване на стоката — за крайната отсечка.“

- 11) Текстът на член 12 се заменя със следния текст:

„Член 12

1. Държавите членки въвеждат механизъм за предварителен подбор и целенасочена проверка на превозни средства или на комбинации от превозни средства в движение с оглед да се осигури спазването на задълженията съгласно настоящата директива.
2. След изтичането на период от две години, считано от датата на влизане в сила на настоящата директива, държавите членки извършват измервания на масата на превозните средства или на комбинациите от превозни средства в движение. Тези измервания за предварителен подбор служат за идентифициране на превозните средства, които вероятно са извършили нарушение и трябва да бъдат проверени ръчно. Те могат да бъдат извършвани чрез автоматични системи, разположени върху инфраструктурите, или чрез системи на борда на превозните средства съгласно параграф 6 по-горе. Автоматичните системи трябва да позволяват идентифицирането на превозните средства, за които се подозира, че превишават максимално допустимата маса. Тъй като тези автоматични системи се използват само за предварителен подбор, а не за точното определяне на нарушенията, тяхното сертифициране от държавите членки не е задължително.
3. Държавите членки извършват за предварителен подбор известен брой измервания, отговарящ средногодишно на поне едно измерване на масата на всеки 2000 km пробег на превозно средство.
4. Държавите членки гарантират, че компетентните органи си обменят необходимата информация чрез националното звено за контакт, отговарящо за

обмена на информация с другите държави членки, за да се повиши ефикасността на тези проверки на равнище ЕС и за да се улесни извършването им. Необходимата информация включва по-специално установяване на самоличността на нарушителите, описанието на нарушенията и на наложените санкции, както и сведения за състоянието на репутацията на съответното предприятие. Звеното за контакт се определя съгласно член 18, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

5. Към превозните средства, за които в резултат на предварителния подбор, извършен съгласно параграф 2, е възникнало подозрение, че превишават максимално допустимата маса, се прилага поне една от следните мерки:
 - i) крайпътна проверка с одобрено измервателно оборудване след спиране на превозното средство,
 - ii) информиране на съответното транспортно предприятие за подозренията за претоварване на превозното средство,
 - iii) проверка в седалището на съответното транспортно предприятие — особено при повторен случай след информирането съгласно подточка ii).
6. Съгласно параграф 1 държавите членки насърчават оборудването на превозните средства и на комбинациите от превозни средства с бордови устройства за претегляне (на общата маса и на натоварването на осите), позволяващи по всяко време данните от претеглянето да бъдат предавани от движещото се превозно средство на орган, извършващ крайпътни проверки или отговарящ за регулирането на превода на стоки. Предаването на данните се извършва през интерфейс, определен от стандартите CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 и ISO 14906.
7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 16, отнасящи се за:
 - допълнителните технически спецификации, позволяващи да се осигури пълната оперативна съвместимост на равнище ЕС на бордовите устройства за претегляне, посочени в параграф 6 по-горе, за да могат органите на всяка държава членка да комуникират по един и същ начин с превозните средства и комбинациите от превозни средства, регистрирани във всяка държава членка, и при необходимост да обменят получените данни с органите на другите държави членки;
 - процедурите за проверки за предварителен подбор, посочени в параграф 2 от настоящия член, техническите спецификации на оборудването, използвано за тези проверки за предварителен подбор, изискванията за точност и правилата за използване на тези материални ресурси. Тези процедури, спецификации и правила за използване имат за цел да се осигури извършването на проверките по един и същ начин във всички държави членки, като така се гарантира равно третиране на всички превозвачи навсякъде в Европейския съюз.“
- 12) Текстът на член 13 се заменя със следния: текст

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications.

„Член 13

1. Нарушенията на настоящата директива се разделят в различни категории според тежестта им.
2. Претоварване с по-малко от 5 % от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение 1 води до писмено предупреждение до транспортното предприятие, като може да доведе до санкция, ако в националното законодателство се предвижда такава;
3. Претоварване с между 5 % и 10 % от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение 1 се счита за леко нарушение по смисъла на настоящата директива и води до финансова санкция. Контролните органи могат също така да спрат превозното средство от движение, докато то бъде разтоварено до максимално допустимата маса;
4. Претоварване с между 10 % и 20 % от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение 1 се счита за тежко нарушение по смисъла на настоящата директива. То води до финансова санкция и до незабавно спиране на превозното средство от движение, докато то бъде разтоварено до максимално допустимата маса;
5. Претоварване с повече от 20 % от максимално допустимата маса съгласно точки 2, 3, 4.1 и 4.3 от приложение 1 се счита за много тежко нарушение по смисъла на настоящата директива, понеже поражда повишени рискове за останалите участници в пътното движение. То води до незабавно спиране на превозното средство от движение, докато то бъде разтоварено до максимално допустимата маса, и до финансова санкция. Започва се процедура за загуба на добрата репутация на транспортното предприятие съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009¹⁴.
6. Превिшаването с по-малко от 2 % на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение 1 води до писмено предупреждение до транспортното предприятие, като може да доведе до санкция, ако в националното законодателство се предвижда такава;
7. Превишаването с 2 % до 20 % на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение 1, независимо дали се отнася за превозвания товар, или за самото превозно средство, води до финансова санкция. Контролните органи спират превозното средство от движение, докато то бъде разтоварено, ако превишаването на максимално допустимата дължина или широчина се дължи на товара, или докато съответното транспортно предприятие се сдобие със специално разрешително съгласно член 4, параграф 3.
8. Превишаването с повече от 20 % на максимално допустимата дължина или широчина съгласно точка 1 от приложение 1 се счита за много тежко нарушение по смисъла на настоящата директива, понеже поражда повишени рискове за останалите участници в пътното движение. То води до финансова санкция и до незабавно спиране на превозното средство от движение от контролните органи, докато то бъде разтоварено или докато съответното транспортно предприятие се сдобие със специално разрешително съгласно член 4, параграф 3, ако превишаването на максимално допустимата дължина

¹⁴ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

или широчина се дължи на товара. Започва се процедура за загуба на добрата репутация на транспортното предприятие съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

9. Финансовите санкции, посочени в параграфи 3, 4, 5, 7 и 8, са ефективни, пропорционални и възпиращи.“

13) Добавя се следният член 14:

„Член 14

Товародателят представя на автомобилния превозвач, на когото поверява превоза на контейнер, декларация, в която е посочена масата на превозвания контейнер. Ако тази информация липсва или е погрешна, товародателят носи същата отговорност, каквато и превозвачът в случай на претоварване на превозното средство.“

14) Добавя се следният член 15:

„Член 15

Веднъж на всеки две години държавите членки представят на Комисията през първото тримесечие на календарната година доклад относно проверките, извършени през предходните две календарни години, резултатите от тези проверки и санкциите, наложени на нарушителите. Комисията извършва анализ на тези доклади, който предава на Европейския парламент и на Съвета през второто тримесечие на календарната година.“

15) Добавя се следният член 16:

„Член 16

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 8, параграф 4, в член 9, параграф 5 и в член 12, параграф 7, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [дата на влизане в сила на настоящата директива].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 8, параграф 4, в член 9, параграф 5 и в член 12, параграф 7, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в него. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 8, параграф 4, член 9, параграф 5 и член 12, параграф 7, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът не е възразил срещу него в срок от два месеца след нотификацията на тези две институции за съответния акт, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да

повдигат възражения. По инициатива на Европейския парламент или на Съвета този срок може да бъде удължен с два месеца.“

16) Приложение I се изменя, както следва:

- а) Точка 1.2, буква б) се заменя със следната разпоредба:
- „Надстройки на хладилни превозни средства или на превозни средства, превозващи хладилни интермодални транспортни единици: 2,60 т“
- б) В точка 2.2.2 буква в) се заменя със следния текст:
„триосно моторно превозно средство с двуосно или триосно полуремарке, превозващо в режим на интермодален транспорт една или няколко интермодални транспортни единици с обща максимална дължина 40 или 45 фуга: 44 тона.“
- в) Точка 2.3.1 се заменя със следния текст:
„Двуосни моторни превозни средства, различни от автобуси: 18 тона
„Двуосни моторни превозни средства с хибридно или електрическо задвижване, различни от автобуси: 19 тона
„Двуосни автобуси: 19 тона“.

Член 2

1. Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, в срок от 18 месеца от датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след нейното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател