

4.11 Az unión belüli hatékony állatorvosi határellenőrzés létrehozásával összefüggésben általánosan értékelni kell a járvány behurcolásának konkrét kockázatát, annak következményeivel együtt. Célszerű lenne továbbá jobb összhangról gondoskodni az állat-egészségügyi és vámhatóságok között, és a határellenőrzési rendszert olyan módon rugalmasabbá tenni, hogy jobban igazodjon a veszélyszinthez, így gyorsabban alkalmazkodni tudjon az új kockázatokhoz.

4.12 Az állatbetegségek elleni védekezés keretében – többek között a nyilvánosság elfogadó hozzáállásának érdekében – oltásokat kell alkalmazni, ha ezzel meg lehet előzni vagy korlátozni lehet az egészséges állatok levágását. Az oltásról szóló határozatot azonban – ahogy az Európai Bizottság is megállapítja – az adott helyzet figyelembevételével és olyan elismert elvek és tényezők alapján kell meghozni, mint az oltóanyaghoz való

hozzáférés, az oltóanyag hatásossága, hiteles vizsgálatok, nemzetközi irányelvek, esetleges kereskedelmi akadályok, költséghatékonyság, valamint az oltóanyag használatával összefüggő esetleges kockázatok. Ezzel kapcsolatban igény van továbbá előremutató kutatásra és fejlesztésre.

Tudomány stb.

4.13 A tudomány, az innováció és a kutatás meghatározó jelentőségű a stratégiai célok elérése tekintetében. Feltétel, hogy a kutatási eredményeket fel lehessen használni a termelés, tanácsadás és ellenőrzés során, ezért a stratégiát fokozottan a tudásátadás lehetőségeihez kell igazítani. Ugyanez vonatkozik az Európai Bizottság által felvetett kutatási cselekvési tervre is.

Kelt Brüsszelben, 2008. január 16-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Véleménye Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról

COM(2007) 263 final – 2007/0098 (COD)

(2008/C 151/06)

2007. július 16-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. december 18-án elfogadta véleményét. (Előadó: Rafael BARBADILLO LÓPEZ.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. január 16–17-én tartott 441. plenáris ülésén (a január 16-i ülésnapon) egyhangúlag elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözlí az Európai Bizottság azon döntését, hogy a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételeket rendeleti úton szabályozza, ami lehetővé teszi, hogy a rendelet nemzeti jogrendbe való átültetése során kiküszöböljék az eltéréseket. E rendelet elfogadásának előfeltétele a 96/26/EK irányelv hatályon kívül helyezése.

1.2 Az EGSZB kedvezően fogadja ezt a javaslatot, mivel összehangolja a közúti áru fuvarozói és személyszállítói szakma gyakorlására, illetve a piacra való bejutásukra vonatkozó szabályokat, ezáltal pedig – az érthetőbb, egyszerűbb és könnyebben ellenőrizhető szabályozásnak köszönhetően, amely megteremti az ágazatban a tisztességes verseny feltételeit – hozzájárul a lisszaboni stratégia céljainak megvalósításához.

1.3 Ez az új rendelet, amely a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó szabályokat az elektronikus nyilvántartások bevezetésével korszerűsíti, „Az adminisztratív terhek csökkentésének cselekvési programja az Európai Unióban” című program keretében illeszkedik.

1.4 A rendelet bevezeti a „szállításszervező” fogalmát, amely alatt a vállalkozást ténylegesen és állandó jelleggel irányító, magasabb képzettségi szinttel rendelkező személy értendő, akit a vállalkozáshoz szorosabb kapcsolatok fűznek. Az EGSZB azt szeretné, ha a „tanúsítványokkal való üzletelés” befejeződne olyan vállalkozások esetében, ahol a felelős természetes személy, és nem rendelkezik tanúsítvánnyal.

1.5 Az EGSZB szükségesnek tartja, hogy a rendelet meghatározza a jogsértések kategóriáinak, típusainak és súlyossági szintjének, valamint a többször megismételt kisebb jogsértések azon előfordulási gyakoriságának listáját, amelyek a szállítás vezetője jó hírnevének elvesztéséhez vezetnek, amennyiben azok a szállítási tevékenység keretén belül valósulnak meg.

1.6 A rendeletjavaslat 5. cikkének c) pontjában előírt üzem vonatkozásában az EGSZB azt kéri, hogy a kis- és középvállalkozások esetében pontosítsák egy ilyen üzemnek a jellemzőit.

1.7 Az EGSZB felhívja a figyelmet a vállalkozások azon kötelezettségére, amely szerint rendelkezniük kell megfelelő számú gépjármű-parkolóhellyel, annak igazolására, hogy állandó székkel rendelkezik a tagállamok egyikében, ami különösen a kis- és középvállalkozásokkal szemben támaszt nagyon nehéz elvárást; illetve kéri a helyi hatóságokat, hogy hozzanak létre megfelelő számú parkolóhelyet és/vagy az érintett vállalatok közösen működtessenek parkolókat.

1.8 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az önálló vállalkozók számára létre kellene hozni egy olyan rendszert, amellyel igazolni tudják pénzügyi helyzetüket, anélkül, hogy bankgaranciához kellene folyamodniuk, mivel ez magas költségeket jelenthet azon vállalkozások számára, amelyeknek az adott tagállamokban nem kell egyszerűsített könyvelést végezniük.

1.9 Az EGSZB helyesli a szakmai alkalmasságot igazoló vizsga előtti 140 órás kötelező képzést, valamint hogy a tagállamok hitelesítik a képzési és a vizsgaközpontokat, mivel ez hozzájárul a szakmai képzés szintjének emelkedéséhez.

1.10 Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy állítson fel egy – minden tagállamra nézve egységes – büntetőrendszert, amelyet a rendelet rendelkezéseinek megsértésekor alkalmaznak.

1.11 Az EGSZB meglegedéssel fogadja az egymással összekapcsolt és a közúti fuvarozói vállalkozásokat feltérképező nemzeti elektronikus nyilvántartások létrehozását, amely várhatóan javítja majd a közigazgatási együttműködést és a tagállamokban működő vállalkozások felügyeletének hatékonyságát.

2. Bevezetés

2.1 A vizsgálat tárgyát képező rendeletjavaslat célja a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó rendelkezések korszerűsítése az engedélyezési feltételek egységesebb és hatékonyabb alkalmazásának biztosítása érdekében, a jó hírnév, a pénzügyi helyzet és a szakmai alkalmasság minimumkövetelményei meghatározásának révén.

2.2 A közúti áru fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezését a Tanács 1996. április 29-i 96/26/EK irányelve szabályozza, amely megállapítja azokat a minimumkövetelményeket, amelyeket a vállalkozásoknak a jó hírnév, a pénzügyi helyzet és a szakmai alkalmasság tekintetében teljesíteniük kell, hogy engedélyt szerezhessenek a közúti fuvarozói szakma nemzeti és nemzetközi szintű gyakorlására, vagyis az áru- és személyszállításra. E feltételek jelentik az egyedüli közös követelményt, amelyet a vállalkozásokkal szemben – a közúti fuvarozás közösségi piacának egészén – tevékenységük gyakorlásához támasztanak. Az irányelv mindemellett kölcsönös elismerést biztosít az

engedélyek megszerzéséhez szükséges egyes dokumentumok tekintetében.

2.3 Mindazonáltal az irányelv végrehajtása tagállamonként nagy eltéréseket mutat. Ezek az alkalmazásbeli egyenlőtlességek a közúti közlekedés piacának működési zavaraihoz vezetnek, amelyek káros hatással vannak a tisztességes versenyre – ez az oka annak, hogy a javasolt módosítást rendelet formájában terjesztik elő.

2.4 A rendelet által bevezetett legfőbb újítások a következők:

2.4.1 Azon személyek megnevezésére, akik képzettségüket a vállalkozások rendelkezésére bocsátják, a rendelet bevezeti a „szállításszervező” fogalmát, ami alatt a vállalkozás szállítási tevékenységének tényleges és állandó irányítója értendő. Ezeket a személyeket egyértelműen meg kell határozni, és nevüket közölni kell az illetékes hatóságokkal. A szállításszervező és a vállalkozás közötti kapcsolatok szabályozása így szigorúbbá válik. A szakmai alkalmasságot igazoló engedély megszerzéséhez részt kell venni egy legalább 140 órás kötelező alapképzésben, amely megelőzi a minden szállításszervező-jelöltre nézve kötelező, szakmai alkalmasságot igazoló vizsgát. Emellett a képzési központokat és a vizsgaközpontokat is hitelesíteni kell majd.

2.4.2 A rendelet előírja, hogy annak felügyelete, hogy a vállalkozás folyamatosan betölti-e az ebben a rendeletben előírt feltételeket, azon tagállam feladata, ahol a telephely található, ezért szükséges, hogy a vállalkozások az adott tagállamban állandó és valós telephellyel rendelkezzenek.

2.4.3 Új, összevethető pénzügyi mutatókat vezetnek be a vállalkozások pénzügyi helyzetének mérésére, amelyeket a vállalkozás éves beszámolója alapján olyan módszerrel állítanak fel, amely lehetővé teszi, hogy a vállalkozás eleget tegyen rövid távú kötelezettségeinek, és amely felhagy a jelenlegi, a minimumtőkére és a tartalékokra alapozott eljárással. Ezenkívül az azt kívánó vállalkozások bankgaranciával igazolhatják pénzügyi helyzetüket.

2.4.4 A hatóságoknak meg kell győződniük az erkölcsi feddhetetlenség, a pénzügyi teljesítőképesség és a szakmai alkalmasság feltételeinek tiszteletben tartásáról, figyelmen kívül hagyásuk esetén pedig figyelmeztetésben kell részesíteni a fuvarozót. Amennyiben nem rendezi helyzetét, adminisztratív szankciót kell rá kivetniük, amely a fuvarozói engedély visszavonásától a szállításszervező kizárásáig terjedhet.

2.4.5 A vállalkozások letelepedési szabadságának előmozdítása érdekében a letelepedés helyéhez tartozó tagállamnak elegendő bizonyítéknak kell tekintenie az e rendeletben foglalt rendelkezések alapján kibocsátott egységes igazolási formát.

2.4.6 A rendelet a tagállamok közötti szervezettebb közigazgatási együttműködés kialakítására törekszik, amely javítaná a több államban működő vállalkozások felügyeletének hatékonyságát. Ebből a célból létrehozzák a vállalkozások összekapcsolt elektronikus nyilvántartását, amely megkönnyíti majd a tagállamok közötti információcserét. A hatékony információcsere érdekében nemzeti kapcsolattartó pontokat jelölnek ki, valamint meghatároznak bizonyos közös eljárásokat a határidőkre és a minimális átadandó információk jellegére vonatkozóan.

2.4.7 Az Európai Bizottságnak joga lesz majd ahhoz, hogy kidolgozza a közúti fuvarozók jó hírnevének elvesztésével járó jogsértések kategóriáit, típusait és súlyosságát meghatározó jegyzéket; hogy a technikai fejlődésnek megfelelően módosítsa e rendeletnek azt a mellékletét, amely azokra az ismeretekre vonatkozik, amelyeket a szakmai alkalmasság elismerésekor a tagállamoknak figyelembe kell venniük, valamint a szakmai alkalmassági bizonyítványmintával kapcsolatos mellékletét; és hogy felállítsa azon legsúlyosabb jogsértések jegyzékét, amelyek a szakma gyakorlására jogosító engedély felfüggesztésével vagy visszavonásával, illetve alkalmatlannak nyilvánítással járnak. Ezen intézkedéseket az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (1) bekezdésében előírt, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással kell meghozni.

3. Általános észrevételek

3.1 A javasolt rendelet hozzájárul a lisszaboni stratégia céljainak eléréséhez, mivel ebben a szektorban tisztességesebb versenyhelyzetet, a közúti közlekedés felhasználói számára pedig nagyobb átláthatóságot teremt. Tekintettel a közúti szállítás lényeges szerepére az ipar termelési és forgalmazási rendszereiben, valamint a személyek mobilitásában, az új rendelet erősíti az Unió versenyképességét.

3.2 Az EGSZB üdvözlöi, hogy az Európai Bizottság tartja magát „A szabályozás javítása” program keretében vállalt azon kötelezettségéhez, amely szerint a közösségi vívmányokat naprakészé teszi és egyszerűsíti, hogy a rendelet alkalmazása harmonizáltabb, egyszerűbb, hatékonyabb és könnyebben ellenőrizhető legyen.

3.3 Az elektronikus nyilvántartás bevezetésével az új rendelet illeszkedik „Az adminisztratív terhek csökkentésének cselekvési programja az Európai Unióban” gondolkodásmódjába.

3.4 Az EGSZB érdeklődéssel fogadja az Európai Bizottság azon döntését, hogy a közúti fuvarozói szakma gyakorlásának engedélyezését rendeleti úton szabályozza, nem pedig irányelv formájában, ami azt jelenti, hogy tartalmát a tagállamok közvetlenül alkalmazzák, elkerülvén, hogy a tagállamoknak túl széles mérlegelési jogkörük legyen.

3.5 Az új rendelet megalkotja a „közúti fuvarozói szakma” egységes és általános fogalmát, amely egyszerre lefedi a közúti személyszállítói és a közúti áru fuvarozói szakmát.

3.6 A szakma gyakorlásának engedélyezése az új, „szállításszervező” tevékenységéhez kapcsolódik, amely megnevezés arra a személyre vonatkozik, aki a vállalkozást eddig irányította, és aki szakértelmét a vállalkozás rendelkezésére bocsátotta. A szállításszervező és a vállalkozás közötti kapcsolatok szabályozása szigorúbbá válik.

3.7 Az engedélyekkel való üzletelés jelenlegi gyakorlatának elkerülése érdekében szükségesnek tűnik, hogy megszűntessünk bizonyos, a szállításszervező személyével kapcsolatos következetlenségeket – tevékenységének a tárgya, valamint annak a lehetőségnek a vonatkozásában, hogy a szakmai alkalmasságát igazoló bizonyítványát több vállalkozás rendelkezésére bocsássa. A jövőben a szállításszervező szakmába való bejutás érdekében a független vállalkozók képzését jobban kellene fejleszteni, aminek következtében javulna a vállalkozók képzettsége, a vállalkozások irányítása pedig önállóbbá válna.

3.8 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az Európai Bizottságnak a rendelet keretén belül kellene felállítania és harmonizálnia a jogsértések kategóriáit, típusait és súlyossági szintjét meghatározó jegyzéket, valamint azt az előfordulási gyakoriságot, amelyen túl a többször megismételt kisebb jogsértések a szükséges jó hírnév elvesztéséhez vezetnek.

3.9 Az EGSZB helyesnek tartja, hogy a jelöltek képzési szintjének emelése érdekében a képesítő vizsgára való jelentkezés előfeltétele más, hasonló képzés kötelező elvégzése lenne, valamint hogy a képzési központokat kötelezően akkreditáltatni kellene.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Az EGSZB pozitívan értékeli a „szállításszervező” fogalmának bevezetését, amely mögött az eddig a képesítéseit a szállítási tevékenység gyakorlására engedélyezett vállalkozások szolgálatába állító személy áll.

4.2 Az EGSZB annak a pontosítását kéri az Európai Bizottságtól, hogy egy egységes engedélyt tervez-e, amely a közúti fuvarozói szakma gyakorlására jogosít fel, vagy csupán egyszerűen a rendelet által használt meghatározásról van szó, amely a későbbiekben két különböző – közúti áru fuvarozásról és a közúti személyszállításról szóló – tanúsítványnak ad helyet.

4.3 Hasznosnak ítéli, hogy a rendelet egyszerre alkalmazandó az Unió területén letelepedett és a közúti fuvarozói szakmát gyakorló minden vállalkozásra, valamint azokra, amelyek e szakmát gyakorolni kívánják.

4.4 Az EGSZB felhívja a figyelmet a rendelet hatálya alóli kivételekre – ez az aspektus korábban tagállami hatáskörbe tartozott – azaz a közúti személyszállítástól eltérő főtevékenységet folytató, az egyes közúti személyszállításokat nem kereskedelmi célból lebonyolító vállalkozásokra, amelyek e célra használt gépjárműveit saját alkalmazottaik vezetik. E tevékenység megfelelő lebonyolításához szükség van a közúti szállítás szabályainak ismeretére és az idetartozó szolgáltatások megszervezésére.

4.5 A közúti fuvarozói szakma gyakorlásának már ismert követelményein felül meg kellene említeni a rendeletben annak követelményét, hogy a vállalkozások ténylegesen és állandó székhellyel rendelkezzenek a tagállamok egyikében, hogy az ún. postafiókcséket ki lehessen szűrni.

4.6 Az, hogy a rendelet nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy – a jó hírnévvel kapcsolatos követelményekre vonatkozó, a rendeletjavaslat 6. cikkében ismertetett feltételek tekintetében – további feltételeket szabjanak a vállalkozásoknak ahhoz, hogy engedélyt szerezhessenek a közúti fuvarozói szakma gyakorlására, nem felel meg a harmonizációs törekvéseknek.

4.7 Az EGSZB nyomatékosan kéri az Európai Bizottságot, hogy magyarázza meg, a szállításszervező hogyan irányítsa hatékonyan és folyamatosan a vállalkozás szállítási tevékenységét, miközben egyidejűleg akár négy vállalkozás – amelyek összesen legfeljebb 12 járművel rendelkezhetnek – igazgatására jogosult. Egy ilyen rendelkezéstől nehezen lehet elvárni, hogy véget vessen az engedélyekkel való üzletelés jelenlegi gyakorlatának.

4.8 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy a legalkalmasabb megközelítésmód az lenne, ha a rendeletbe belefoglalnák a jogsértések kategóriáit, típusait és súlyossági szintjét meghatározó jegyzéket, valamint azt az előfordulási gyakoriságot, amelyen túl a többször megismételt kisebb jogsértések a szükséges jó hírnév elvesztéséhez vezetnek; valamint ha ezeknek a szempontoknak a szabályozását nem halasztanák későbbi időpontra.

4.9 Az EGSZB helyesli, hogy az 5. a) cikkben foglaltak alapján a vállalkozásnak tényleges és állandó székhellyel kell rendelkeznie azon tagállam területén, amely engedélyezi számára a szakma gyakorlását, valamint hogy a vállalkozásnak rendelkeznie kell e tagállamban található székhellyel, olyan helyiségekkel, amelyekben a vállalkozással kapcsolatos dokumentumokat tartja, ugyanakkor felhívja a figyelmet arra a kötelezettségre, amely szerint e vállalkozásnak rendelkeznie kell egy az ugyanabban a tagállamban található üzemmel, a gépjárművek rendszeres parkolására szolgáló megfelelő számú hellyel, amely rendkívül költséges elvárás elé állítja a kis- és középvállalkozásokat. A parkolóhelyek problémáját meg lehetne oldani a helyi önkormányzatok hozzájárulásával, amelyek elegendő parkolóhelyet bocsáthatnának a vállalkozások rendelkezésére, és/vagy az érintett vállalatok által közösen működtetett parkolók révén.

4.10 Az EGSZB ellentmondást lát abban, hogy a rendelet szerint egyrészt a tagállamok határozzák meg a vállalkozás jó hírnévhez való jogának feltételeit, másrészt viszont a tagállamok akkor döntenek úgy, hogy egy vállalkozás megfelel ezeknek a feltételeknek, amennyiben az betart a rendeletben meghatározott bizonyos követelményeket.

4.11 Az EGSZB számára nem világos, miért az a pénzügyi helyzettel kapcsolatos követelmény, hogy a vállalkozás a számviteli év során folyamatos jelleggel eleget tudjon tenni a felmerülő és az esetleges kötelezettségeinek. A korábbi, a minimumtőkére és a tartalékra alapozott elvárás számára megfelelőbbnek tűnt. Mostantól fogva ez a követelmény vonatkozik a forgóeszközökre és annak szükségességére, hogy a gyors arány („Quick ratio”) december 31-re 80 %-os vagy annál magasabb legyen.

4.12 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy az önálló vállalkozók számára létre kellene hozni egy olyan rendszert, amellyel igazolni tudják pénzügyi helyzetüket, anélkül, hogy bankgaranciához kellene folyamodniuk, mivel ez magas költségeket jelenthet azon vállalkozások számára, amelyeknek az adott tagállamokban nem kell egyszerűsített könyvelést végezniük.

4.13 Mindenesetre a pénzügyi alkalmasság követelményének célja, hogy a tevékenységük gyakorlására működési engedéllyel rendelkező vállalkozások bizonyos garanciát adjanak, azonban nem célja az, hogy a szállítók és a hitelezők számára fedezetet

biztosítson, mert ez eltorzítaná a vállalkozói tevékenységhez hozzá tartozó kockázatvállalás fogalmát.

4.14 Az EGSZB helyesli azt az új rendelkezést, amely szerint kötelező a részvétel az alkalmasságot igazoló vizsga előtt egy 140 órás képzésen, valamint hogy a tagállamok hitelesítik azokat a képzési központokat, amelyek késznek ilyen képzés tartására, amely hozzájárul a szakmai képzési szint emelkedéséhez.

4.15 Az EGSZB szerint a két ellenőrzés közötti időszak – tehát az a tény, hogy az illetékes hatóságok ötvenként ellenőrzik (korábbi rendelkezés: legalább öt év), hogy a vállalkozások még mindig megfelelnek-e minden egyes követelménynek, amelyet e szakma gyakorlásához támasztottak – túlzottan hosszú. Azt helyesnek tartja, hogy a rendes ellenőrzések mellett a kockázatos besorolást kapott vállalkozásokat célzott ellenőrzéseknek vessék alá.

4.16 Amennyiben megállapítják annak a veszélyét, hogy egy vállalkozás már nem tölti be a szakma gyakorlásának valamely feltételét, célszerű megszabni egy hat hónapnál nem hosszabb határidőt (a korábbi egy évvel szemben), hogy rendezze helyzetét.

4.17 Az EGSZB meglelégedéssel fogadja, hogy valamennyi tagállam felállítja a közúti fuvarozói vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartását. Üdvözli továbbá, hogy minden hasznos intézkedést meghoznak annak érdekében, hogy ezek a nyilvántartások közösségi szinten legkésőbb 2010. december 31-ig összekapcsolódjanak, valamint hogy a tagállamok közötti közigazgatási együttműködést szabályozzák. Hasonlóképpen kedvezően fogadja a nyilvántartásban szereplő, vagy azokat harmadik fél számára átadni szándékozott – személyes adatok védelméről szóló szabályozást is.

4.18 Helyesnek tartja, hogy azon személyek tanúsítványai elismerésére, akik a rendelet hatálybalépése előtt szerezték ezeket, rendszert dolgozzanak ki.

4.19 Fontos lenne, hogy – minden tagállamra nézve – felállításra kerüljön a rendelet rendelkezéseinek megsértésekor alkalmazandó egységes büntetőrendszer. Az ekképpen előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

4.20 Az EGSZB helyesnek tartja, hogy az Európai Bizottság a nemzeti jelentések alapján két évente az Európai Parlament és a Tanács figyelmébe ajánlott jelentést készít a közúti fuvarozói szakma gyakorlásáról.

Kelt Brüsszelben, 2008. január 16-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS