

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia”

COM(2013) 17 final

ja „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõtu kohta”

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD)

(2013/C 271/21)

Raportöör: **Stefan BACK**

24. jaanuaril 2013 otsustas Euroopa Komisjon ja 5. veebruaril 2013 Euroopa Parlament vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia” ”

COM(2013) 17 final

5. veebruaril 2013 otsustas Euroopa Parlament ja 8. veebruaril 2013 nõukogu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitele 91 ja 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõtu kohta”

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 30. aprill 2013.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 490. istungjärgul 22.–23. mail 2013 (22. mai istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 147, vastu hääletas 1, erapooletuks jäi 5.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee avaldab heameelt paketi „Puhas energia ja transport”⁽¹⁾ üle ja selle eesmärgi üle luua tingimused puhaste energiaallikate jõul toimiva keskkonnahoidliku käitamise ulatuslikuks kasutuselevõtuks.

1.2 Komitee kiidab heaks lähenemisviisi, millega arendatakse turgu ja kehtestatakse ühised miinimumstandardid laadimis- ja tankimisjaamade infrastruktuurile, et suurendada tarbijate usaldust ja tagada piiriülene liikuvus.

1.3 Komitee avaldab heameelt ka selle üle, et ettepanek keskendub tarbijate teavitamisele ja tarbijausaldusele, et aidata luua

massiturg, mis on alternatiivsete kütussüsteemidega ja taskukohase hinnaga sõidukite oluline eeldus.

1.4 Komitee avaldab heameelt panuse üle majanduskasvu ja töökohtade loomisesse, mis tõenäoliselt tulenevad uutest turuvõimalustest ja Euroopa tööstuse paranenud konkurentsivõimest alternatiivkütuste ja nende infrastruktuuri arendamise tõttu.

1.5 Puhaste kütuste strateegia rakendamine ei tohiks piirduda mõne kasutusvalmi kütuseliigiga, vaid peaks tegelema ka teiste puhaste energiaallikatega, kiire ja laialdase arenguga selles sektoris ja vajadusega edendada innovatsiooni ja uute toodete turule toomist.

1.6 Komitee viitab probleemidele, mis toodi välja tema arvamuses teemal „Maakasutuse kaudne muutumine/Biokütused” (TEN/502 – CES2363-2012), ja täpsemalt selle punktides 1.9-1.12, mis näitavad nende probleemide keerukust ja pikaajalisust ja vajadust pidevalt neid küsimusi ümber hinnata.

⁽¹⁾ Teatis teemal „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia” (edaspidi „teatis”), ettepanek võtta vastu direktiiv alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõtu kohta (edaspidi „ettepanek”) ja kaasnev töödokument veeldatud maagaasi infrastruktuuri kasutamise kohta (edaspidi „töödokument”).

1.7 Komitee leiab seetõttu, et teatise pikaajalisi strateegilisi eesmärke tuleks ettepanekus paremini käsitleda. Näiteks peaks puhaste kütuste ja nende infrastruktuuri riiklik poliitikaraamistik, mille liikmesriigid ettepaneku kohaselt peavad koostama, hõlmama kõiki neid energiaallikaid, näiteks biokütuseid, mida teatises oluliseks peetakse.

1.8 Ettepanekus tuleks seetõttu määratleda majanduslikult ja keskkonna seisukohalt optimeeritud kütuseliikide koos kasutamine ELi tasandil, kus kooskõlastatud poliitikameetmetega saaks edendada arengut ja kasutuselevõttu. Seda silmas pidades tuleks läbi vaadata ettepaneku artiklid 3, 8 ja 10 ning I lisa.

1.9 Komitee peab kaheldavaks, et avalikku elektrisõidukite laadimisjaamade infrastruktuuri saab luua avaliku sektori rahastamiseta vähemalt selle algetapis, kuni elektrisõidukite arv on saavutanud taseme, kus laadimistasudega on võimalik investeringuid mõistlikul tasemel rahastada.

1.10 Komitee rõhutab, et on vaja tagada sujuv ja toimiv üleminek kohandatud energiaallikate jaotusele ja et tähtis on meeles pidada võimalust parandada fossiilkütuste keskkonnanäitajaid.

1.11 Komitee juhib tähelepanu ohule, et takistatakse uute ja elujõulisemate tehniliste lahenduste arengut eri transpordiliikide ja kasutajarühmade jaoks. Selle ohu näiteks on järjepidev veeldatud maagaasi kasutamine laevanduses, kuigi välja töötatakse uusi ja odavamaid alternatiive. Samuti on tekkimas uued kasutajale suunatud energialahendused, näiteks veokite, busside ja kahe rattaliste sõidukite jaoks.

2. Sissejuhatus: poliitiline taust ning teatise ja ettepaneku tutvustamine

2.1 Oma juhtalgatuste „Ressursitõhus Euroopa” ja „Innovatiivne liit” kaudu tegeleb tööhõive ja majanduskasvu strateegia „Euroopa 2020” kliimamuutuste, energia- ja ressursinappuse ning vajadusega suurendada konkurentsivõimet ja parandada energiapuudulikkust suurema ressursi- ja energiatõhususe kaudu. Transpordi valdkonnas kutsutakse 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus üles lõpetama transpordi sõltuvus naftast ja seatakse eesmärgiks vähendada transpordist tulenevate kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 60 %. Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kümne eesmärgi hulgas viidatakse valges raamatus uute ja jätkusuutlike kütuste ja kütussüsteemide arendamisele ja kasutamisele. Valges raamatus esitatud algatuste loetelus tegelevad nende eesmärkidega algatus nr 24, „Tehnoloogiavaldkonna tegevuskava” ja algatus nr 26, „Innovatiivse transpordi õigusraamistik”. Teatis ja direktiivi ettepanek tegelevad nende küsimustega täies mahus või osaliselt.

2.2 Komitee on mitmes arvamuses nõudnud komisjonilt algatust alternatiivkütuste ja nendega seotud infrastruktuuri edendamiseks. Nende hulka kuuluvad järgmised arvamused.

— Arvamus transpordipoliitika valge raamatu kohta,⁽²⁾ eelkõige punktid 4.19 ja 4.20, kus komitee asus pooldavale seisukohale keskkonnahoidlikumate ja energiatõhusamate kütussüsteemide arendamise ja kasutamise suhtes ning toetas energiasäästlike autode algatust ja 2010. aasta strateegiat puhaste sõidukite arendamiseks. Punktis 4.30 avaldas komitee tunnustust tähelepanule, mis on suunatud elektrisõidukite ja vajaliku laadimisjaamade infrastruktuuri kasutuselevõtule, viidates oma arvamusele teemal „Elektrisõidukite laiaulatusliku kasutamise suunas”,⁽³⁾ kus komitee väljendas tugevat toetust kõnealusele eesmärgile suunatud meetmetele, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja sõltuvust naftaimportist. Samuti viidati sellele, kui tähtis on arukas tehnoloogia elektrisõidukite kasutamise võimaldamisel energiaallikadena tipptundidel.

— Laevakütuste väävlisaldust käsitlev arvamus,⁽⁴⁾ kus komitee avaldas heameelt komisjoni kavatsuse üle parandada nõuetele vastavuse tingimusi nn tööriistakasti kaudu, kuhu kuuluvad tehnoloogilised meetmed, näiteks alternatiivkütused (veeldatud maagaas) ja elektritoide maismaalt, kasutades selleks avaliku ja erasektori investeringuid.

— Arvamus üleeuroopalise transpordivõrgu uusi suuniseid käsitleva ettepaneku kohta⁽⁵⁾. Komitee väitis, et tugevdada tuleb alternatiivkütuste kättesaadavuse nõuet, kuna see oleks ülimalt oluline üleeuroopalise transpordivõrgu suuniste sidumiseks tulevase alternatiivsete transpordikütuste strateegiaga.

2.3 Komisjoni esitatud pakett sisaldab järgmisi aspekte.

— Teatis annab ülevaate poliitilisest taustast ja eesmärkidest, millega kaasneb praeguste peamiste kütusealternatiivide ülevaade, ja sätestab prioriteetsed valdkonnad edasiste ELi meetmete võtmiseks.

— Ettepaneku eesmärk on tagada minimaalse alternatiivkütuste infrastruktuuri ülesehitamine ja ühiste tehniliste kirjelduste rakendamine sellele infrastruktuurile ELis, et tagada kogu ELi hõlmav liikuvus ja mastaabisääst.

⁽²⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Valge raamat - Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava”, ELT C 24, 28.1.2012, lk 146.

⁽³⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Elektrisõidukite laiaulatusliku kasutamise suunas”, ELT C 44, 11.2.2011, lk 47.

⁽⁴⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus laevakütuste väävlisalduse kohta, ELT C 68, 6.3.2012, lk 70.

⁽⁵⁾ Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus üleeuroopalise transpordivõrgu suuniste kohta, ELT C 143, 22.5.2012, lk 130.

2.4 Teatistes kirjeldatud kütused on maagaas, sh biometaan (veeldatud maagaas, surumaagaas, gaasist toodetud vedelkütus), elekter, vedelad biokütused ja vesinik, millel on erinevad omadused ja kasutusvõimalused. Teatistes esitatakse strateegia kõigi transpordiliikide jaoks. Strateegia eesmärk on luua pikaajaline poliitiline raamistik, mis suunaks tehnika arengut ja selliste kütuste kasutuselevõttu tehtavaid investeeringuid eesmärgiga vähendada sõltuvust naftast, suurendada kütusejulgeolekut ja vähendada heitkoguseid. Strateegia teostamiseks kavandatud meetmed käsitlevad nelja valdkonda.

- Alternatiivkütuste infrastruktuur peaks olema piisavalt tihe, et kindlustada kasutusvõimalused ja tagada liikuvus kogu Euroopas. See võimaldab laiemalt kasutada alternatiivkütuste jõul liikuvaid sõidukeid ja laevu, keskendudes elektri, vesiniku, surumaagaasi ja veeldatud maagaasi kasutamisele. Vajaliku infrastruktuuri loomise arvestuslik kulu 10 miljardit eurot teenib ennast tagasi koos kasutuselevõtu levimisega. Avaliku sektori otserahastamist saab vältida, kui kasutatakse selliseid vahendeid nagu ehitusload, kontsessioonid, hankeeeskirjad, juurdepääsu ja tasustamise reguleerimine ja mitte-rahalisel stiimulid.
- Vaja on ühiseid tehnilisi kirjeldusi, kõige kiiremas korras elektrisõidukite ja laadimispunktide liidese, aga ka vesiniku, surumaagaasi ja veeldatud maagaasi jaoks.
- Ülimalt oluline on tarbijate heakskiit. Tarbijate suhtumise parandamise meetmed ulatuvad mitterahalistest meetmetest, nagu eelisjuurdepääsuõigus elektrisõidukitele ja teabekampaaniad, rahaliste stiimuliteni.
- Tehnoloogiaarengut käsitletakse järgmiselt: a) programmi „Horisont 2020” raames eraldatakse rahalisi vahendeid teadustegevusele, demoprojektidele ja turule suunatud projektidele, milles käsitletakse alternatiivkütuseid kõigi transpordiliikide jaoks; b) strateegilise transporditehnoloogia kava raames töötatakse välja tegevuskavad (COM(2012) 501 final); c) arendada tuleks avaliku ja erasektori partnerlusi ja kasutada selliseid partnerlusi nagu arukate linnade ja kogukondade algatus (COM(2012) 4701 final); d) konkreetsete projektide hulka kuuluvad Euroopa tööstusliku bioenergia algatus energiatehnoloogia strateegilise kava raames ja ELi Teadusuuringute Ühiskeskuse elektrisõidukite ja aruka võrgu koostalitlusvõime uurimise uute vahendite kavandamine.

2.5 Ettepanek keskendub alternatiivkütuste infrastruktuurile, töötades välja ühised tehnilised kirjeldused ja tarbijateabe. Siiski seatakse sellega liikmesriikidele ka kohustus võtta vastu riiklik poliitikaraamistik alternatiivkütuste ja nende infrastruktuuri turu

arendamiseks. Raamistik peab hõlmama teabenõuet, poliitika- ja reguleerivaid meetmeid infrastruktuuri arengu toetamiseks, toetusmeetmeid, teadustegevust ja eesmärkide seadmist ning koostööd teiste liikmesriikidega, et a) tagada infrastruktuuri rahvusvaheline ühtsus; b) muuta võimalikuks reisimine kogu Euroopa Liidus.

2.6 Samal ajal teatise ja ettepanekuga avaldas komisjon ka töödokumendi, milles pannakse paika tegevuskava laialdase ELi raamistiku loomiseks, mis käsitleb veeldatud maagaasi kasutamist laevanduses. Komisjon kavatseb koostöös Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga esitada 2014. aasta lõpuks põhjaliku eeskirjade, standardite ja suuniste kogumiku, mis käsitleb veeldatud maagaasiga varustamist, selle punkerdamist ja kasutamist laevanduses.

3. Üldised märkused

3.1 Nagu eespool nimetatud, on komitee korduvalt käsitlenud transpordiks kasutatavate alternatiivkütuste vajadusega seotud probleeme ja vajadust töötada kiiresti välja nõuetekohane usaldusväärsete tankimis- ja laadimisjaamade infrastruktuur, mis toetab piiriülest liikuvust. Samuti on ta rõhutanud vajadust algatada täiendavaid meetmeid, et edendada elektrisõidukite kasutuselevõttu ja anda liikmesriikidele piisav iseseisvus kõnealuse poliitika elluviimisel. Komitee avaldab seetõttu heameelt selle algatuse üle.

3.2 Komitee toetab teatistes esitatud ja ettepanekuga rakendatud lähenemisviisi, millega kehtestatakse liikmesriikidele kohustus võtta vastu riiklikud poliitikaraamistikud alternatiivkütuste turu arendamiseks, mis vastavad teatud miinimumtingimustele ja mille suhtes kohaldatakse komisjoni hallatavat teavitamis- ja hindamissüsteemi.

3.3 Komitee avaldab iseäranis suurt heakskiitu asjaolu üle, et keskendutakse tankimis- ja laadimisjaamade infrastruktuurile kui vahendile, mis edendab alternatiivkütustega töötavate sõidukite ja laevade kasutuselevõttu. Valitseb üldine üksmeel, et selliseid meetmeid on vaja tarbijate kindlustunde suurendamiseks alternatiivkütuste suhtes, mis on nende kasutuselevõtu oluline osa.

3.4 Komitee avaldab samuti heameelt ELis kehtivate tehniliste standardite kehtestamise üle tankimis- ja laadimisjaamade infrastruktuurile. Nimetatud meede on otsustava tähtsusega tegur kindlustunde tekitamisel alternatiivkütuste suhtes, mis on elujõuline alternatiiv piiriülese transpordi jaoks. Komitee eeldab, et komisjon kasutab oma ettepanekuga saadud volitusi, et võtta vastu delegeeritud õigusakte kirjelduste ajakohastamiseks, et tagada nende pidev vastavus maailmaturul rakendatavate kirjeldustega.

3.5 Komitee täheldab, et ettepanekuga seatakse liikmesriikidele kohustus võtta vastu riiklik alternatiivkütuste poliitikaraamistik. Sellele vaatamata annab artikli 3 lõige 3 liikmesriikidele õiguse jätta kütused nimetatud poliitikaraamistikust välja ja kehtestada artiklites 4-6 sätestatud infrastruktuuri käsitlevad kohustused ainult elektri, vesiniku ja maagaasiga varustamisele. Siiski hõlmab artiklis 7 sätestatud tarbijate teavitamise kohustus kõiki turulmüüdavaid alternatiivkütuseid. Samuti ilmneb teatisest, et tulevases energiaallikate jaotuses moodustavad olulise osa eelkõige nn täiustatud biokütused, vähemalt praeguse seisuga, võttes arvesse ka biokütustele ettenähtud miinimumkvoote tulevases energiaallikate jaotuses. Komitee leiab seetõttu, et õigusakti ettepaneku artikkel 3 peaks viitama peamistele alternatiivkütustele, mida tuleb riiklikes poliitikaraamistikutes käsitleda.

3.6 Ettepaneku artikli 3 kohaselt peaksid liikmesriigid hindama alternatiivkütuste infrastruktuuriga kaetuse piiriülest järjepidevust. Samuti sätestatakse selles, et liikmesriigid teevad konsultatsioonide või ühiste poliitikaraamistike kaudu koostööd, et tagada kõnealuse direktiivi rakendamiseks vajalike meetmete sidusus ja kooskõla. Ainus vahend selle põhilise kohustuse nõuetekohaseks täitmiseks näib olevat artikli 3 lõigetes 5 ja 6 sätestatud teavitamis- ja hindamismehhanism. Komitee kahtleb selle piisavuses ja soovib teada, kas ei oleks kasulik luua püsiv koordineerimisfunktsioon analoogselt üleeuroopalise transpordivõrgu teatud projektide koordineerimisega üleeuroopalise transpordivõrgu suuniste alusel.

3.7 Tundub, et teatistes eeldatakse, et alternatiivkütuste infrastruktuuri saab välja arendada ilma avaliku sektori rahastamiseta ja eranditult selliste poliitikavahendite abil nagu ehitusload, kontsessioonid, hanke-eeskirjad, juurdepääsu ja tasustamise reguleerimine ja mitterahalised stiimulid. Komitee leiab, et see võib tõsi olla elektrisõidukite mitteavalike laadimisjaamade puhul, kuid kahtleb, kas selline lähenemisviis toimib elektrisõidukite avalike laadimisjaamade puhul, kus äritegevust ei saa üldiselt teostada ja avaliku sektori rahastamine on ainus realistlik võimalus, vähemalt algetapis. (Vt näiteks „Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)“, jaotis 5.5 – Saksamaa transpordiministrile 2012. aasta juulis esitatud aruanne).

3.8 Investeerimiskulude taseme ja turu ebakindluse tõttu on komitee seisukohal, et alternatiivkütuste tankimis- ja laadimisjaamade eri infrastruktuuri jaoks on vaja üldist ja pikaajalist avaliku sektori rahastamist. Komitee leiab seetõttu, et teatistes siinkohal toodud hinnangut tuleks uuesti kaaluda. Nimetatud rahastamisvajadusi on arvestatud nüüdseks avaldatud suunistes keskkonnahoidlike ja energiatõhusate sõidukite edendamise finantsstiimulite kohta (SWD(2013) 27) ning neid tuleks arvestada ka prioriteetide seadmisel seoses näiteks üleeuroopalise transpordivõrgu rahastamisega.

3.9 Komitee peab küsitavaks ka liikmesriigi kohta 2020. aastaks ettenähtud laadimisjaamade arvu, mis on toodud ettepaneku II lisas. Näiteks Saksamaa puhul nähakse lisas ette 1 500 000 laadimisjaama, millest 150 000 on avalikud. Punktis 3.7 nimetatud Saksamaa elektriliikluse programmi rakendamise aruandes prognoositakse sama arvu autode kohta ainult natuke alla miljoni laadimisjaama. Nendest 150 000 peaksid olema avalikud, kuid neist üle 50 % on küsimärgi all. Komitee soovitaks seetõttu kaaluda uuesti II lisas toodud näitajaid ja koostada II lisas esitatud prognooside läbivaatamiseks lihtne mehhanism.

4. Konkreetsed märkused

4.1 Komitee avaldab kahtlust ettepaneku artikli 4 lõikes 4 esitatud kaldaäärsete elektrirajatiste kulutõhususe kriteeriumi suhtes. Selgusetuks jääb, milliste tõhususkriteeriumidega võrreldes kulu hinnatakse.

4.2 Komitee avaldab heameelt nõude üle, et kõik avalikud laadimisjaamad peaksid olema varustatud arukate arvestisüsteemidega. Sellega edendatakse selliste funktsioonide arendamist nagu roheline energia valimine sõiduki laadimiseks ja elektri hankimine sõidukist tiptundidel. Komitee küsib, kas ei võiks kaaluda selle nõude kehtestamist ka mitteavalikele laadimisjaamadale.

4.3 Komitee kahtleb, kas artikli 4 lõike 8 sätted on piisavad, et tagada õigus rändlusteenusele, kui elektrisõidukit kasutatakse piiriüleses liikluses. Komitee on seisukohal, et tõsiselt tuleks kaaluda võimalust kohustada liikmesriike tagama, et rändlusteenust saab ELis mõistliku hinnaga kasutada.

4.4 Artikli 6 lõikeid 1 ja 2 lõikega 4 võrreldes tekib komiteel kahtlus, kas veeldatud maagaasi tehniliste kirjelduste kättesaadavuse kavandatav tähtaeg, milleks on ettepaneku III lisa punkti 3.1 kohaselt „2014. aasta lõpuks“, on tõesti rahuldav, arvestades, et alates 2015. aasta 1. jaanuarist kehtib väävlitehte kontrolli piirkondades laevakütustele 0,1 % suuruse väävlisisalduse nõue. See jätab äärmiselt vähe aega töö tegelikuks teostamiseks, rääkimata rahastamistingimuste määratlemisest. Komitee soovib seetõttu võtta meetmeid, millega tagada, et sadamad, laevaomanikud ja laevakäitajad saavad õigeaegselt kasutada võimalust kohandada ennast veeldatud maagaasi kasutamisel 0,1 % nõudele, ilma et sellega kaasneks oht, et ei järgita ELi eeskirju vastavalt direktiivile 1999/32/EÜ, mida on muudetud direktiivi 2012/33/EL artikli 1 lõikega 4.

4.5 Komiteele oleks meelepärane, kui ettepanekus, võimaluse korral artiklis 3, viidataks vajadusele leida sobivad lahendused, millega tagada, et hõreda asustusega piirkondades on juurdepääs nõuetekohasele infrastruktuurile, kus rahastamisvahendeid võib olla ilma avaliku sektori toetuseta iseäranis keeruline leida ka pärast käivitumisperioodi lõppu.

4.6 Lõpetuseks märgib komitee, et kuigi veeldatud maagaasi kui sellist saab hankida fossiilkütustest või biokütustest, selgub töödokumendist (1. jaotise viimane punkt), et merenduses kasutatav variant on praegu fossiilset päritolu, kuigi mitte eriti heade keskkonnanäitajatega. Komitee eeldab, et tehakse jõupingutusi teiste veeldatud maagaasi variantide või teiste kütussüsteemide kasutamiseks. Võimalus, et veeldatud maagaasi kasutamine on esialgne lahendus, muudab taas kord küsitavaks ettepaneku tugeva keskendumise veeldatud maagaasi rajatiste kasutamisele.

Brüssel, 22. mai 2013

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president

Henri MALOSSE
