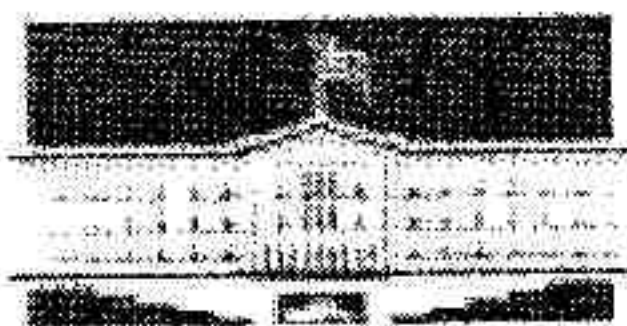




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ

Βουλευτής Β' Θεσ/νικης – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

|              |      |
|--------------|------|
| ΠΑΒ          | 1245 |
| 14 ΟΚΤ. 2010 |      |

Αθήνα, 5 Οκτωβρίου 2010

Προς Υπουργό:  
Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων  
κ. Δ. Ρέππα

ΑΝΑΦΟΡΑ

Σας υποβάλλω συνημμένα έγγραφο της Ομοσπονδίας Βιοτεχνών Επισκευαστών Αυτοκινήτων Μηχανημάτων & Μοτοποδηλάτων Ελλάδος, σχετικά με την προτεινόμενη διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 3 του υπό κατάθεση νομοσχεδίου «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας».

Παρακαλώ για τις δικές σας ενέργειες.

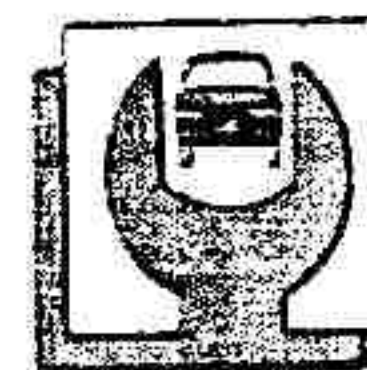
-Ο-  
Βουλευτής

ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ



**ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΩΝ  
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ &  
ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ**

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ 69-ΤΗΛ. 2310 522986, FAX: 2310 553609  
Τ.Κ. 546 27 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



International Organisation for Motor  
Trades and Repairs

**C.E.C.R.A.**

Comite Europeen du Commerce et de la reparation de l' Automobile  
European Committee for Motor Trades and Repairs

Θεσσαλονίκη 10/09/2010  
Αριθ. Πρωτ. 7103

(ΑΡΙΘ. ΑΝΑΓΝ. 630/73)

Προς: Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων  
Υπόψη: Υπουργού κου Δημητρίου Ρέππα  
Υφυπουργού κου Σπύρου Βούγια  
Γενικού Γραμματέα κου Χάρη Τσιόκα

Κοιν: ΒΕΘ  
ΟΒΣΘ  
ΣΥΛΛΟΓΟ ΠΤΥΧΙΟΥΧΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ  
ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΑΥΤ/ΤΩΝ Ν. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

**ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΥ 4 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 3 ΤΟΥ ΥΠΟ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΥ «ΣΥΣΤΑΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΗΣ Δ/ΝΣΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΟΥ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΚΑΙ ΟΑΣΘ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

Στην προτεινόμενη διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 3 αναφέρεται «Σε ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης ή λειτουργίας και στα οποία μέλη ή μέτοχοί τους φυσικά και νομικά πρόσωπα, δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων ή μοτοσικλετών δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί άδεια επέκτασης για ελέγχους σε δίκυκλες μοτοσικλέτες, μοτοποδήλατα, τρίτροχα και βαρέα οχήματα, καθώς και η προσθήκη αυτόματης γραμμής ελέγχου ελαφρών οχημάτων» .  
Η εν λόγω προτεινόμενη διάταξη είναι πρόδηλο ότι παραβιάζει ευθέως το άρθρο 5 παρ. 1 του Συντάγματος ήτοι την ελευθερία ασκήσεως επιχειρηματικής ή επαγγελματικής δραστηριότητας αφού παραβιάζει την αρχή της αναλογικότητας και δεν είναι συνταγματικώς ανεκτή. Συναφώς, η προτεινόμενη διάταξη παραβιάζει το άρθρο 106 παρ. 2 του Συντάγματος. Περαιτέρω αντίκειται στο άρθρο 43 της συνθήκης Ε.Κ και παραβιάζει τις θεμελιώδεις αρχές της. Ωσαύτως η επίμαχη προτεινόμενη διάταξη παραβιάζει, όπως προαναφέρθηκε την αρχή της αναλογικότητας καθώς επίσης έρχεται σε ευθεία αντίθεση με την προστασία της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και περαιτέρω δεν εξασφαλίζει ισότητα όρων ανταγωνισμού.

Ειδικότερα: Η προτεινόμενη διάταξη αντίκειται στο άρθρο 5 παρ. 1 του Συντάγματος δεδομένου ότι δεν προκύπτουν και δεν τεκμηριώνονται ούτε κατ' ελάχιστο οι συγκεκριμένοι, τελούντες σε συνάφεια με το αντικείμενο της ρυθμίσεως, λόγω δημοσίου ή κοινωνικού συμφέροντος, προς εξυπηρέτηση των οποίων προτείνεται η θέσπιση της εν λόγω ρύθμισης.

Για τον ίδιο λόγο αντίκειται εξάλλου και στο άρθρο 43 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας κατά το μέρος που η εν λόγω προτεινόμενη διάταξη αφορά την ίδρυση ΚΤΕΟ από υπηκόους άλλων κρατών μελών που δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων. Η ως άνω διάταξη της συνθήκης κατοχυρώνει το δικαίωμα των υπηκόων των κρατών μελών να εγκαθίστανται με σκοπό την άσκηση μη μισθωτών δραστηριοτήτων, σε κράτος διαφορετικό εκείνου του οποίου φέρουν την υπηκοότητα, καθώς επίσης και το δικαίωμά τους να διατηρούν πλείονα κέντρα επαγγελματικής δραστηριότητας σε κοινοτικό έδαφος. Η άσκηση επομένως των δικαιωμάτων τους αυτών δεν μπορεί να περιοριστεί ή να καταστεί λιγότερο ελκυστική από ισχύουσες σε ορισμένο κράτος μέλος ρυθμίσεις, περιορισμούς και απαγορεύσεις παρά μόνο αν αυτές οι ρυθμίσεις είναι απολύτως πρόσφορες για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και δεν υπερβαίνουν το απολύτως αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη του σκοπού αυτού (αρχή της αναλογικότητας).

Εν προκειμένω είναι αυταπόδεικτο ότι δεν προκύπτουν και δεν τεκμηριώνονται οι συγκεκριμένοι λόγοι που επιβάλλουν αυτή την απαγόρευση της επέκτασης των ελέγχων στα συγκεκριμένα ΙΚΤΕΟ. Από τη διάταξη του άρθρου 2 εδ. Β' της οδηγίας 96/96/ΕΚ η οποία προβλέπει ότι όταν «οι φορείς που είναι επιφορτισμένοι με τον τεχνικό έλεγχο, ασκούν συγχρόνως και δραστηριότητες επισκευής αυτοκινήτων» τα κράτη μέλη μεριμνούν ιδιαίτερα για την προστασία της αντικειμενικότητας και της υψηλής ποιότητας ελέγχου, ευθέως συνάγεται ότι στο πλαίσιο της θεσπίσεως κανόνων εναρμονίσεως του δικαίου των κρατών μελών στον τομέα του τεχνικού ελέγχου οχημάτων, ο κοινοτικός νομοθέτης θεώρησε μεν ότι στην περίπτωση αυτή, λόγοι γενικού συμφέροντος επιβάλλουν τη λήψη ειδικών μέτρων από τα κράτη μέλη, θεώρησε όμως επίσης, ότι οι ανωτέρω λόγοι γενικού συμφέροντος μπορούν να εξυπηρετηθούν με ειδικά μέτρα εποπτικού και ελεγκτικού χαρακτήρα και δεν δικαιολογούν, επομένως, την απαγόρευση ή τον περιορισμό στην δραστηριότητα των εν λόγω ΙΚΤΕΟ.

Συνεπώς, η εν λόγω προτεινόμενη διάταξη κινείται σαφώς εκτός των ορίων που χαράσσει η αρχή της αναλογικότητας δεδομένου ότι ο πλέον πρόσφορος τρόπος για την εξυπηρέτηση του δημοσίου σκοπού της οδικής ασφάλειας είναι η εφαρμογή των ήδη ισχυουσών διατάξεων εποπτικού και ελεγκτικού χαρακτήρα όπως άλλωστε επιτάσσει και η κοινοτική νομοθεσία (σχετική διάταξη του άρθρου 3 της αποφάσεως Φ2/64580/2288/2-7-1999 των υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, Β' 1523). Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, από τη συνταγματική διάταξη του άρθρου 106 παρ. 2 απορρέει επιταγή προς το νομοθέτη να εξασφαλίζει, κατά τη ρύθμιση του τρόπου ασκήσεως μιας επαγγελματικής δραστηριότητας, όρους υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού, η δε εξασφάλιση αυτού του ελεύθερου ανταγωνισμού αποτελεί βασική αποστολή και του κοινοτικού δικαίου (άρθρο 3 παρ. 1 περίπτωση ζ, 10,81 και 82 της συνθήκης για την ίδρυση της ευρωπαϊκής κοινότητας). Με αυτά τα δεδομένα η προτεινόμενη ρύθμιση καθ' ο μέρος περιορίζει τη δυνατότητα επέκτασης των ελέγχων των εν λόγω ΙΚΤΕΟ νοθεύει ευθέως τον ελεύθερο ανταγωνισμό και δημιουργεί αναμφίβολα συνθήκες εργασιακής και επιχειρηματικής ανισότητας σε βάρος συγκεκριμένων φορέων ελέγχου και ως εκ τούτου αντίκειται στην οικία συνταγματική διάταξη. Επιπλέον η προτεινόμενη διάταξη παραβιάζει κατάφορα την προστασία της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης που αποτελεί ακρογωνιαίό λίθο της χρηστής δράσης της διοίκησης και της συνταγματικής τάξης αλλά και θεμελιώδη αρχή του κοινοτικού δικαίου. Εν προκειμένω προσβάλλεται η προστασία της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης των ήδη υφιστάμενων ΙΚΤΕΟ (στα οποία μέλη ή μέτοχοι δραστηριοποιούνται στους τομείς

επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων) τα οποία κατά το χρόνο ίδρυσης και λειτουργίας τους τήρησαν απολύτως το τότε ισχύον νομοθετικό καθεστώς. Είναι νομικά αστήρικτο και ηθικά απαράδεκτο σε ένα φιλελεύθερο κράτος δικαίου, ιδιωτική οικονομική δραστηριότητα η οποία εγκαταστάθηκε και ασκήθηκε με τρόπο απολύτως νόμιμο κατά τον κρίσιμο χρόνο να περιορίζεται και εν τοις πράγμασι να απαξιώνεται, μονομερώς με κρατική παρέμβαση χωρίς να λαμβάνονται υπόψη ήδη κεκτημένα συμφέροντα και με τρόπο ώστε να αποσιλώνεται απολύτως η εμπιστοσύνη την οποία ιδιώτες επέδειξαν έναντι της κρατικής διοίκησης επενδύοντας από το υστέρημά τους χρήματα, ενέργεια και επιχειρηματικές προσδοκίες. Όπως μάλιστα παγίως σημειώνει η νομολογία του ΔΕΚ η αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης είναι γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου, ανώτερης ιεραρχικής τάξης που αποβλέπει στην προστασία των ιδιωτών.

### ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ

Από την αιτιολογική έκθεση του υπό κατάθεση επίμαχου νομοσχεδίου προκύπτει ότι σαν δικαιολογητικός λόγος για τη θέσπιση της εν λόγω διάταξης του άρθρου 3 παρ. 4 προβάλλεται το εξής επιχείρημα «οι παραπάνω ρυθμίσεις κρίνονται απαραίτητες προκειμένου να διασφαλιστεί εφεξής η ανεξαρτησία μεταξύ επισκευής και ελέγχου στο όχημα, χωρίς όμως να θιγούν οι ήδη υπάρχουσες επενδύσεις από τα παραπάνω πρόσωπα» όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται.

Η παραπάνω προβαλλόμενη αιτίαση περί δήθεν έλλειψης ανεξαρτησίας, όπως εξυπνοείται είναι έωλη, παντελώς αβάσιμη και ατεκμηρίωτη, αφού πράγματι δεν προκύπτει από κανένα απολύτως στοιχείο.

Είναι γνωστό ότι όπως σε όλα τα ΙΚΤΕΟ, έτσι και στα υπό κρίση στα οποία μέτοχοι είναι μηχανικοί, ο τεχνικός έλεγχος διενεργείται από τρίτα πρόσωπα, τους πιστοποιημένους από το ΕΣΥΔ ελεγκτές, υπάρχει τρίτο πρόσωπο τεχνικός διευθυντής επίσης πιστοποιημένος από το ΕΣΥΔ που ελέγχει τους διενεργούντες τον έλεγχο και ο έλεγχος γίνεται μέσω ενός τελειότατου τύπου μηχανογραφικό σύστημα. Είναι σαφές ότι ο έλεγχος που διενεργείται στα ΙΚΤΕΟ που μέτοχοι είναι οι μηχανικοί δεν έχει απολύτως καμία σχέση, εξάρτηση με τις ατομικές επιχειρήσεις των μετόχων – επισκευαστών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση καθίσταται σαφές ότι η μόνη σύνδεση των επισκευαστών – συντηρητών αυτοκινήτων, με τα εν λόγω συνεταιριστικά ΙΚΤΕΟ είναι ότι είναι μέτοχοι – επενδυτές, είναι μηχανικοί και όχι λοιπά φυσικά ή νομικά πρόσωπα.

Περαιτέρω με την απαγόρευση επέκτασης των συνεταιριστικών ΚΤΕΟ με γραμμές ελέγχου σε μοτοσικλέτες κλπ και βαρέα οχήματα στα ήδη λειτουργούντα ΙΚΤΕΟ παραβιάζεται ευθέως η αρχή της εξασφάλισης των ίσων όρων ανταγωνισμού και αποκλείονται οι εν λόγω επιχειρηματίες – μέτοχοι – μηχανικοί από ίσα δικαιώματα στην εργασία. Είναι προδήλως ακατανόητος ο λόγος για τον οποίο ένα ΚΤΕΟ που λειτουργεί σήμερα και θεωρείται νόμιμο και ανεξάρτητο να ασκεί τεχνικούς ελέγχους σε ΙΧΕ να μη μπορεί με τους ίδιους διαπιστευμένους ελεγκτές, τα ίδια πιστοποιημένα μηχανήματα, εντός των ιδίων εγκαταστάσεων, να το κάνει και σε βαρέα οχήματα και σε ΜΟΤΟ κλπ. Δηλαδή είναι ανεξάρτητος και αδιάβλητος ο έλεγχος για τα ΙΧΕ και δεν είναι για τα υπόλοιπα; Δηλαδή κατά το συντάκτη της επίμαχης διάταξης τα συγκεκριμένα συνεταιριστικά ΙΚΤΕΟ μπορούν να προβαίνουν σε νόμιμο, ανεξάρτητο και αδιάβλητο τεχνικό έλεγχο σε φορτηγά μεικτού βάρους 3,5 τόνων και είναι αφερέγγυα να το πράξουν για φορτηγά βάρους άνω των 3,5 τόνων; Αυτό είναι απόλυτος παραλογισμός και μας εδραιώνει δυστυχώς, την πεποίθηση ότι πρόκειται μάλλον για συντεχνιακή πρόταση που πήρε την μορφή του συγκεκριμένου προτεινόμενου άρθρου με απώτερο σκοπό την απαγόρευση της επέκτασης των συνεταιριστικών ΙΚΤΕΟ για ίδιον όφελος.

Με την προτεινόμενη αυτή διάταξη η πολιτεία δημιουργεί 2 κατηγορίες επενδυτών στα ΙΚΤΕΟ, τους προνομιούχους και τους μη προνομιούχους, και δημιουργεί ζητήματα εύρυθμης λειτουργίας του υγιούς ανταγωνισμού, αφήνοντας εκτός συγκεκριμένες ομάδες επιχειρηματιών που προσφέρουν εργασία σε αρκετό κόσμο στις δύσκολες οικονομικά

μέρες που διανύουμε. Σημειωτέον τα συνεταιριστικά ΙΚΤΕΟ που λειτουργούν σήμερα και στα οποία αφορά ο εν λόγω περιορισμός επέκτασης είναι τέσσερα (4) και ένα (1) στη φάση της αδειοδότησης και υπάρχουν 287 οικογένειες των μετόχων και περίπου 94 εργαζομένων και συνεργατών.

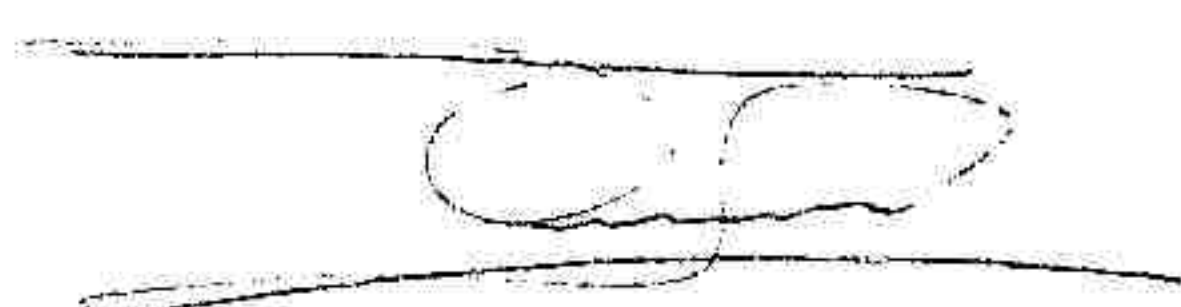
Η αιτιολογική έκθεση για την προτεινόμενη συγκεκριμένη διάταξη αναφέρει ότι δεν θίγονται δήθεν, οι ήδη υπάρχουσες επενδύσεις των προσώπων που δραστηριοποιούνται στους τομείς επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων. Τούτο βεβαίως είναι απολύτως ανακριβές και εσφαλμένο και αποτελεί «πρόφαση εν αμαρτίες» του συντάκτη της διάταξης για να «χρυσώσει το χάπι» στους θιγόμενους. Είναι απολύτως βέβαιο ότι η απαγόρευση επέκτασης οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στο σταδιακό κλείσιμο των επιχειρήσεών μας και είναι η ταφόπλακα των συνεταιριστικών ΙΚΤΕΟ. Αλήθεια κατά ποια λογική άραγε ο ιδιοκτήτης φορτηγού ή μοτοσικλέτας κλπ θα πηγαίνει για τεχνικό έλεγχο το φορτηγό ή το δίκυκλό του σε ένα από τα λοιπά ΙΚΤΕΟ και για το ΙΧΕ αυτοκίνητό του να έρχεται στα συνεταιριστικά ΙΚΤΕΟ;

Τέλος πρέπει να επισημανθεί, η κατά την κοινή πείρα και λογική, πλήρης ανακολουθία και ασυμβατότητα της προτεινόμενης απαγόρευσης της επέκτασης για τα συνεταιριστικά ΙΚΤΕΟ των μηχανικών, με την ήδη διαμορφωθείσα κατάσταση. Από τη μία μεριά η πολιτεία θεωρεί επαρκές το επίπεδο ανεξαρτησίας μεταξύ της επισκευής και ελέγχου στο όχημα όσον αφορά τα ΙΧΕ και από την άλλη θεωρεί ότι η προϋπόθεση αυτή δεν υφίσταται όσον αφορά τα ΜΟΤΟ και τα βαρέα οχήματα. Συνεπώς, αν κατά την άποψη της πολιτείας υφίσταται επαρκές επίπεδο ανεξαρτησίας μεταξύ επισκευής και ελέγχου για τα ΙΧΕ, ώστε να εξυπηρετούνται οι λόγοι δημοσίου συμφέροντος που ανάγονται στην οδική ασφάλεια (και εν τέλει στην προστασία της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των πολιτών) πρέπει να χορηγήσει άδεια επέκτασης στα συνεταιριστικά ΙΚΤΕΟ και για τα ΜΟΤΟ και βαρέα οχήματα, αν πάλι αντίθετα η πολιτεία θεωρεί ότι δεν υπάρχει επαρκές επίπεδο ανεξαρτησίας, όπως εμμέσως εξυπνοοεί με την αιτιολογική έκθεση της παρ. 4 του άρθρου 3 του επίμαχου νομοσχεδίου τότε πρέπει να προβεί σε ανάκληση όλων των αδειών λειτουργίας των συνεταιριστικών ΙΚΤΕΟ.

Εν κατακλείδι επισημαίνουμε για πολλοστή φορά ότι η δήθεν αλληλεξάρτηση μεταξύ επισκευής και ελέγχου όσον αφορά τα επίμαχα ΙΚΤΕΟ ουδόλως υφίσταται αφού είναι τελείως ανεξάρτητα και αδιάβλητα και τολμούμε να ισχυριστούμε ότι λόγω διαπίστευσης από το ΕΣΥΔ κατά ISO 17020 με πιστοποιητικό τύπου Γ αποδεικνύουν καθημερινά την ανεξαρτησία και αμεροληψία τους με πολύ πιο αυστηρά κριτήρια (σε σχέση με τα τύπου Α) που θέτει το ίδιο το ΕΣΥΔ για να διατηρήσουν την διαπίστευσή τους. Αυτό προκύπτει πέραν πάσης αμφισβήτησεως και από τη Διεύθυνση Ασφαλείας Χερσαίων Μεταφορών (ΔΑΧΜ) του ΥΠΟΜΕΔΙ που τηρεί μηχανογραφημένο μητρώο ανά ΚΤΕΟ στο οποίο καταχωρούνται όλα τα στοιχεία που αφορούν την εποπτεία και τον έλεγχο και τις τυχόν κυρώσεις για κάθε ΚΤΕΟ, καθώς και από τις εκθέσεις του Σώματος Επιθεωρητών – Ελεγκτών (ΣΕΕΥΜΕ) του ΥΠΟΜΕΔΙ. Συνεπώς κάθε αντίθετη άποψη και ισχυρισμός για δήθεν έλλειψη ανεξαρτησίας μεταξύ επισκευής και ελέγχου όσον αφορά τα συνεταιριστικά ΙΚΤΕΟ είναι ατεκμηρίωτος και υποβολιμαίος.

Με τιμή για Δ.Σ. της Ο.Β.Ε.Α.Μ.Μ.Ε.

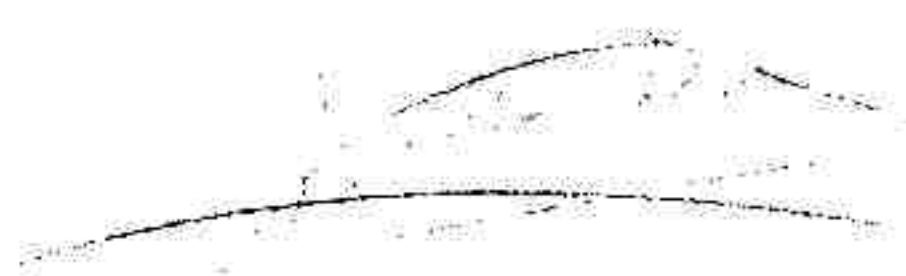
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ



ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ



Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ



ΝΤΟΡΤΟΓΛΟΥ ΧΡΗΣΤΟΣ