

## II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 18ης Δεκεμβρίου 1995

σχετικά με τη διέλευση από την κοιλάδα του Reene (Γερμανία) του σχεδιαζόμενου αυτοκινητόδρομου A-20 σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ σχετικά με τη διατήρηση των φυσικών ενδιαιτημάτων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας

(96/15/ΕΚ)

1. Ο αυτοκινητόδρομος A 20

1.1. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας σχεδιάζει την κατασκευή, στο πλαίσιο των συγκοινωνιακών έργων «Deutsche Einheit», του αυτοκινητόδρομου A 20 ο οποίος θα συνδέσει το Lubeck, το Stralsund και το Stettin.

Σύμφωνα με τη χάραξή του, ο αυτοκινητόδρομος πρόκειται να διασχίσει, στο έδαφος του Μεκλεμβούργου-Προπομερανία, δύο ειδικά προστατευτές περιοχές κατά την έννοια της οδηγίας 79/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατήρησης των αγρίων πτηνών<sup>(1)</sup>. Οι εν λόγω περιοχές περιλαμβάνουν τύπους φυσικών ενδιαιτημάτων προτεραιότητας τα οποία μπορεί να βλαφθούν από τον αυτοκινητόδρομο. Η γερμανική κυβέρνηση προβάλλει επιτακτικούς λόγους υπερτέρου δημοσίου συμφέροντος άλλους από αυτούς που σχετίζονται με τη δημόσια υγεία ή ασφάλεια. Επομένως η Επιτροπή οφείλει να διατύπωσε γνώμη σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1992 σχετικά με τη διατήρηση των σχετικών ενδιαιτημάτων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας<sup>(2)</sup> (οδηγία για τα ενδιαιτήματα).

1.2. Όσον αφορά τη διέλευση από την κοινή κοιλάδα του Trebel και του Recknitz, η Επιτροπή ανέφερε στη γνώμη που διατύπωσε στις 27 Απριλίου 1995<sup>(3)</sup> ότι η αλλοίωση της προστατευτέας περιοχής αιτιολογείται επειδή υφίστανται επιτακτικοί λόγοι υπερτέρου δημοσίου ενδιαφέροντος. Η διέλευση από την κοιλάδα του Reene δεν υπήρξε αντικείμενο της προαναφερθείσας γνώμης της Επιτροπής επειδή οι γερμανικές αρχές επανεξέτασαν τη χάραξη του εν λόγω τμήματος προκειμένου να αξιολογήσουν λιγότερο επιβλαβείς διαδρομές.

Στο γράμμα της 3ης Αυγούστου 1995, το γερμανικό υπουργείο μεταφορών πληροφόρησε την Επιτροπή ότι η νέα χάραξη για τη διέλευση από το Reene είχε περατωθεί και ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας για τα ενδιαιτήματα. Με αίτημα της Επιτροπής, διαβιβάστηκαν περισσότερες πληροφορίες και λεπτομερειακοί χάρτες βλάστησης και πτηνών με την επιστολή της 6ης Οκτωβρίου 1995. Στις 24 Οκτωβρίου 1995, η Επιτροπή πραγματοποίησε επιτόπια εκτίμηση των δυνατών διαβάσεων της προστατευτέας περιοχής.

1.3. Όπως ανέφερε η Επιτροπή στη γνώμη που διατύπωσε στις 27 Απριλίου 1995, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει αποδώσει, με δύο αποφάσεις της, ύψιστη προτεραιότητα στην κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου A 20, με το αιτιολογικό ότι, για την ανάκαμψη της οικονομίας στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία, το οποίο μαστίζεται από υψηλή ανεργία, είναι αναγκαίο να υπάρξει αποφασιστική βελτίωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου. Με το νόμο για την επέκταση των οδικών αξόνων της 15ης Νοεμβρίου 1993, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει αναγνωρίσει νομοθετικά τη χρησιμότητα αυτού του αυτοκινητοδρόμου.

<sup>(1)</sup> ΕΕ αριθ. L 103 της 25. 4. 1979, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ αριθ. L 206 της 22. 7. 1992, σ. 7.

<sup>(3)</sup> 95/C 178/03 (ΕΕ αριθ. C 178 της 13. 7. 1995, σ. 3).

Το ποσοστό της ανεργίας στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία, με βάση το σύνολο των απασχολουμένων, ήταν, τον Οκτώβριο του 1995, 15,2%<sup>(1)</sup>. Στο σύνολο των νέων ομόσπονδων κρατιδίων, το ποσοστό ανεργίας ανέρχεται σε 13,8%, ενώ στα παλαιά ομόσπονδα κρατίδια σε 8,8%. Το ποσοστό ανεργίας στο σύνολο της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας ανέρχεται συνολικά σε 9,9%. Συνεπώς, το ποσοστό ανεργίας στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία είναι περίπου δύο φορές υψηλότερο απ' ό,τι στα παλαιά ομόσπονδα κρατίδια, και αυτό ήδη από το 1992.

Με μερίδιο πληθυσμού ίσο προς 2,3% του πληθυσμού της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, το Μεκλεμβούργο-Προπομερανία συνεισφέρει περίπου κατά 1,1% στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της Γερμανίας (εκτιμήσεις του 1994)<sup>(2)</sup>. Το μέρος του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος που παράγεται στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία, συγκρινόμενο με το ποσοστό του πληθυσμού, είναι σαφώς κάτω από το μέσο όρο του παραγόμενου ακαθάριστου εθνικού προϊόντος.

Το Μεκλεμβούργο-Προπομερανία αποτελεί περιοχή του στόχου αριθ. 1 κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2081/93 του Συμβουλίου<sup>(3)</sup> για τα διαρθρωτικά ταμεία. Οι περιοχές αυτές είναι οι λιγότερο ανεπτυγμένες. Η ανάπτυξή τους και η διαρθρωτική προσαρμογή τους πρέπει να ενισχυθούν προκειμένου να προωθηθεί η οικονομική και κοινωνική συνοχή της Κοινότητας.

- 1.4. Ο αυτοκινητόδρομος A 20 αποτελεί μέρος του πανευρωπαϊκού οδικού δικτύου<sup>(4)</sup>. Το δίκτυο αυτό, το οποίο αποτελεί μέρος των πανευρωπαϊκών δικτύων (άρθρο 129 Β της συνθήκης ΕΚ) πρέπει να βελτιωθεί, ώστε να εξασφαλισθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και να δοθεί στους πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τους οικονομικούς παράγοντες και τους τοπικούς και περιφερειακούς φορείς η δυνατότητα να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα που παρέχει ο ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μετά την κατάργηση των εσωτερικών συνόρων. Το οδικό αυτό δίκτυο θα απεγκλωδίσει ορισμένες ιδιαίτερα απομονωμένες περιοχές, θα τις συνδέσει με κεντρικές περιοχές της Κοινότητας και θα προωθήσει την οικονομική και κοινωνική της συνοχή.

## 2. Η προστατευτέα περιοχή

Ο σχεδιαζόμενος αυτοκινητόδρομος θα διασχίσει την προστατευτέα περιοχή «Peenetal vom Kummerower See bis Schadfähre». Η περιοχή ακολουθεί την κοιλάδα του ποταμού Reene για μήκος 70 km· σχηματίζει ένα διάδρομο με πλάτος που ποικίλλει από 1 έως 5 km, ευρισκόμενο μεταξύ της ακτής και της νοτιοανατολικής περιοχής του Μεκλεμβούργου-Δυτικής Προπομερανίας. Περιλαμβάνει τα μεγαλύτερα και, όσον αφορά τη χλωρίδα και την πανίδα, τα πλουσιότερα προσχλωσιγενή αλκαλικά έλη της Βόρειας Γερμανίας. Αποτελεί χώρο αναπαραγωγής και ανάπαυσης για σημαντικό αριθμό σπάνιων και υπό κίνδυνο εξαφάνισης πουλιών, περιλαμβανόμενων αποδημητικών ειδών. Η όλη περιοχή περιλαμβάνει δασωμένους τυρφώνες και υπολειμματικά προσχλωσιγενή δάση, που αποτελούν δύο τύπους ενδιαιτημάτων προτεραιότητας κατά την έννοια της οδηγίας για τα ενδιαιτήματα (παράρτημα I, αριθ. 44.A.1 έως 44.A.4 και 44.3).

Με εξαίρεση τους τέσσερις οικισμούς που βρίσκονται στην προστατευτέα περιοχή (Anklam, Jarmen, Loitz, Demmin), μεγάλα τμήματα της κοιλάδας δεν χρησιμοποιούνται από τον άνθρωπο.

## 3. Τα σχέδια χάραξης

Για τη διέλευση του Reene, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία εξέτασε ως κύριες εναλλακτικές λύσεις την περιοχή δυτικά του Loitz και τις περιοχές ανατολικά και δυτικά του Jarmen. Για οικονομικούς και διαρθρωτικούς λόγους, ιδίως για τη συντομότερη σύνδεση του Grimmen και του Greifswald με άλλα οικονομικά κέντρα, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία ευνόησε τη διάβαση από τα ανατολικά του Jarmen.

Στις 20 Ιανουαρίου 1995, το ομοσπονδιακό υπουργείο μεταφορών αποφάσισε ότι ο αυτοκινητόδρομος πρέπει να περάσει ανατολικά του Jarmen. Δόθηκε εντολή στο υπουργείο οικονομικών του Μεκλεμβούργου-Προπομερανίας να αναζητήσει λύση για τη διάβαση του Reene η οποία θα εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τους εθνικούς και ευρωπαϊκούς περιβαλλοντικούς στόχους.

<sup>(1)</sup> Πηγή: Bundesanstalt für Arbeit.

<sup>(2)</sup> Πηγή: Statistisches Bundesamt.

<sup>(3)</sup> ΕΕ αριθ. L 193 της 31. 7. 1993, σ. 5.

<sup>(4)</sup> Απόφαση 93/629/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993, (ΕΕ αριθ. L 305 της 10. 12. 1993, σ. 11).

Επομένως εναλλακτικές διαδρομές από τα δυτικά του Jarmen ή του Loitz δεν μπορούσαν πλέον να εξεταστούν από τις αρχές του Μεκλεμβούργου-Προπομερανίας. Η Επιτροπή ωστόσο πρέπει να διασφαλίσει, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας για τα ενδιαιτήματα, ότι οι αρνητικές επιπτώσεις σε μια τοποθεσία γίνονται αποδεκτές μόνο σε περίπτωση έλλειψης εναλλακτικών λύσεων. Πρέπει επομένως να εκτιμήσει εάν υφίσταται μια λιγότερο επιβλαβής διαδρομή από αυτήν που προτείνεται να περάσει από τα ανατολικά του Jarmen.

### 3.1. Η διάβαση του ποταμού Peene ανατολικά του Jarmen όπως είχε επιλεγεί αρχικά

Σύμφωνα με τα αρχικά σχέδια χάραξης, ο αυτοκινητόδρομος A 20 θα διέσχιζε τον ποταμό Peene με γέφυρα που βρίσκεται περίπου 1 000 μέτρα ανατολικά της υπάρχουσας διάβασης της κοιλάδας κοντά στο Jarmen. Σε αυτό το τμήμα της προστατευτέας περιοχής, τα προσχωσιγενή αλκαλικά έλη και οι δασωμένοι τυρφώνες, τύποι ενδιαιτήματος προτεραιότητας, δεν φαίνεται να έχουν υποστεί δυσμενείς επιπτώσεις από τις υφιστάμενες χρήσεις. Ο αριθμός ειδών που χρησιμοποιούν αυτό το τμήμα του Peene ως ενδιαιτήμα όπου βρίσκουν τροφή και καταφύγιο είναι σχετικά μεγάλος. Για να αναφέρουμε λίγα μόνο παραδείγματα, εδώ απαντώνται η ορτυκομάνα (*Crex crex*), ο γαλαζολαίμης (*Luscinia svecica*) και ο λευκός πελαργός (*Ciconia ciconia*).

Η ανωτέρω χάραξη θα επηρέαζε άμεσα δασωμένους τυρφώνες σε μια λωρίδα 150 μέτρων περίπου. Έμμεσες επιπτώσεις (θόρυβος, ρύπανση, φως, αλλαγές στη βιοποικιλότητα) θα γίνονταν αισθητές σε μια περιοχή 1 000 περίπου μέτρων στις δύο πλευρές του αυτοκινητοδρόμου.

### 3.2. Η διάβαση του ποταμού Peene στο Loitz

Δυτικά του Loitz, δυσμενείς επιπτώσεις στην περιοχή προκαλούνται σε κάποιο βαθμό από μια γραμμή μεταφοράς υψηλής τάσης. Αν και η χάραξη δεν θα επηρέαζε άμεσα ενδιαιτήματα προτεραιότητας, αξιοσημείωτα αλκαλικά έλη θα καταστρέφονταν σε σημαντική απόσταση. Και ο κυριότερο, θα βλάπτονταν ενδιαιτήματα της μικροπουλάδας (*Porzana porzana*), του γαλαζολαίμη και του κραυγαετού (*Aquila romana*). Ο κραυγαετός είναι εξαιρετικά σπάνιος στη Γερμανία και δεν αναπαράγεται πουθενά αλλού στην Κεντρική και Δυτική Ευρώπη.

### 3.3. Η διάβαση του Peene δυτικά του Jarmen

Οι δυνατές εναλλακτικές χαράξεις θα βρίσκονταν 2,5 km δυτικά της αρχικής χάραξης της διάβασης στα ανατολικά του Jarmen. Ως ενδιαιτήματα προτεραιότητας, τα υπολειμματικά προσχωσιγενή δάση θα επηρεάζονται άμεσα· δασωμένοι τυρφώνες, ένα άλλο ενδιαιτήμα προτεραιότητας, βρίσκονται σε απόσταση 150 μέτρων από την προτεινόμενη διαδρομή και επομένως θα πλήττονταν έμμεσα. Θα βλάπτονταν επίσης οι τόποι αναπαραγωγής και διατροφής του γαλαζολαίμη και του λευκού πελαργού.

### 3.4. Η διάβαση του Peene ανατολικά του Jarmen όπως σχεδιάζεται σήμερα

Σύμφωνα με την τωρινή χάραξη, ο αυτοκινητόδρομος A 20 πρόκειται να διασχίσει τον ποταμό Peene 300 μέτρα ανατολικά της υπάρχουσας διάβασης από την εθνική οδό B 96 και κοντά σε ένα εμπορικό κέντρο διανομής. Δεν θα θιγούν άμεσα ενδιαιτήματα προτεραιότητας καθώς το πλησιέστερο βρίσκεται σε απόσταση 300 μέτρων από την σχεδιαζόμενη γέφυρα. Η διαδρομή θα βλάψει ωστόσο άλλα είδη που ενδιαφέρουν την Κοινότητα όπως η βίδρα (*Lutra lutra*), ο κάστορας (*Castor fiber*), ο ψαροφάγος (*Alcedo atthis*) και η πεταλούδα (*Lycena dispar*). Αυτά τα είδη ωστόσο απαντώνται σε όλη την προστατευτέα περιοχή, όσον αφορά τη πεταλούδα (*Lycena dispar*), τουλάχιστον σε ορισμένα μέρη της προστατευτέας περιοχής.

## 4. Συμπέρασμα

### 4.1. Επιπτώσεις για την τοποθεσία

Μεταξύ των τεσσάρων δυνατών διελεύσεων από την προστατευτέα περιοχή, αυτή που προτείνεται σήμερα είναι η λιγότερο επιβλαβής. Δεν θίγονται άμεσα ενδιαιτήματα προτεραιότητας. Δεν θα βλαφτούν άμεσα εξαιρετικά σπάνια πουλιά, η παρουσία των οποίων ήταν ο λόγος για τον οποίο η περιοχή χαρακτηρίστηκε ως ειδική προστατευτέα

περιοχή. Τοποθετώντας τη διαδρομή κοντά στην υπάρχουσα διάβαση, αποφεύγεται η διάσχιση μιας άδικτης περιοχής της κοιλάδας ενώ οι νέες αρνητικές επιπτώσεις ομαδοποιούνται με τις υπάρχουσες εντάσεις στην περιοχή που προέρχονται από το παρακείμενο χωριό, την υφιστάμενη γέφυρα και τις βιομηχανικές χρήσεις. Για τους ανωτέρω λόγους, οι επιπτώσεις του αυτοκινητοδρόμου στο σύνολο της τοποθεσίας φαίνονται ανεκτές.

#### 4.2. *Επιτακτικοί λόγοι υπερτέρου δημοσίου συμφέροντος*

Όπως είχε αναφέρει η Επιτροπή στην προαναφερθείσα γνώμη της 27ης Απριλίου 1995, το Μεκλεμβούργο-Προπομερανία πλήττεται από εξαιρετικά υψηλή ανεργία. Το ποσοστό ανεργίας στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία είναι ήδη εδώ και πολλά χρόνια σχεδόν διπλάσιο από ό,τι στα παλιά ομόσπονδα κρατίδια. Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν που παράγεται στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία, σε σχέση με τον πληθυσμό, είναι κατά πολύ χαμηλότερο από το κατά μέσον όρο παραγόμενο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν.

Η Κοινότητα λαμβάνει υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση που επικρατεί στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία με την παροχή ενισχύσεων βάσει του κανονισμού για τα διάρθρωτικά ταμεία. Εκτός αυτού, ο αυτοκινητόδρομος A 20 αποτελεί μέρος των πανευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Σκοπός των διάρθρωτικών ταμείων, όπως και των πανευρωπαϊκών δικτύων, είναι η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς και η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής της Κοινότητας. Για να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, πρέπει να δημιουργηθεί στο Μεκλεμβούργο-Προπομερανία ένας συγκοινωνιακός άξονας από ανατολή προς δύση, μέσω του οποίου θα συνδεθεί το ομόσπονδο κρατίδιο με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας.

Η ιδιαίτερη αξία αυτού του έργου, το οποίο αποτελεί μέρος των συγκοινωνιακών έργων «Deutsche Einheit», εκφράζεται από την ύψιστη προτεραιότητα που αποδίδει στο έργο η ομοσπονδιακή κυβέρνηση, καθώς και από την αναγνώριση από το Ομοσπονδιακό Κοινοβούλιο της αναγκαιότητας της κατασκευής του.

Δεν έχει βρεθεί εναλλακτική λύση. Λόγω του μήκους και της θέσης της, δεν είναι δυνατόν να αποφευχθεί η διάβαση από την προστατευτέα περιοχή· οι στόχοι που επιδιώκονται με την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου καθώς και η επιθυμούμενη ομαδοποίηση της οδικής κυκλοφορίας δεν θα ήταν δυνατόν να επιτευχθούν.

#### 4.3. *Μέτρα μετριασμού και αντιστάθμισης*

Η διάβαση θα θέσει ωστόσο ένα νέο τεχνητό εμπόδιο για την αποδημία των πουλιών στην κοιλάδα του Peene και θα διαταράξει άλλους τύπους ενδιαιτημάτων σημαντικούς για είδη που αναφέρονται στην οδηγία για τα πουλιά και τα ενδιαιτήματα. Για το λόγο αυτό, πρέπει να ληφθούν επαρκή αντισταθμιστικά μέτρα τα οποία να διασφαλίζουν τη συνολική συνοχή του Natura 2000. Η Επιτροπή έλαβε υπό σημείωση τα αντισταθμιστικά μέτρα που περιγράφονται στην επιστολή του γερμανικού υπουργείου μεταφορών της 30ής Οκτωβρίου 1995 με τα οποία προβλέπεται και επεκτείνεται η δημιουργία ή αποκατάσταση επτά διαφορετικών τύπων ενδιαιτήματος σε μια περιοχή περίπου 100 εκταρίων στην κοιλάδα του Peene μεταξύ Jarmen και Loitz. Τα εν λόγω μέτρα πρέπει να υλοποιηθούν ταυτόχρονα με τις εργασίες κατασκευής και η Επιτροπή ζητεί από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση να την κρατήσει ενήμερη σχετικά.

Η Επιτροπή έλαβε επίσης υπό σημείωση τα μέτρα που προβλέπονται για τη μείωση των επιπτώσεων από τον αυτοκινητόδρομο κατά τη διάρκεια και μετά την κατασκευή του, όπως περιγράφονται στην επιστολή του υπουργείου μεταφορών της 30ής Οκτωβρίου 1995. Η κατασκευή θα γίνει με πλωτά βάθρα ώστε να περιοριστεί, κατά το δυνατόν, η δλάβη της περιοχής και ο αριθμός των πυλώνων στο προσχωσιγενές τμήμα του εδάφους θα μειωθεί στο ελάχιστο δυνατό. Περαιτέρω, θα ληφθούν προστατευτικά μέτρα για τις εκπομπές από τον αυτοκινητόδρομο, όπως φράγματα θορύβου και στις δύο πλευρές της γέφυρας. Τα φράγματα αυτά θα χρησιμεύσουν και ως φράκτες για το μετριασμό της έλξης από το φως και της συνακόλουθης ενόχλησης των νυκτόβιων πτηνών από τους προβολείς των διερχόμενων από τη γέφυρα αυτοκινήτων. Ακόμη πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα συμπληρωματικά μέτρα για τη συγκράτηση ενδεχόμενων διαρροών πετρελαιοειδών εξασφαλίζοντας ότι, σε περίπτωση ατυχήματος, δεν θα ρυπανθεί η προστατευτέα περιοχή από πετρελαιοειδή ή άλλες επικίνδυνες ουσίες.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προβλεπόμενα μέτρα μετριασμού και αντιστάθμισης και θεωρώντας ότι έχει επιλεγθεί η λιγότερο επιζήμια λύση, η Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της οδηγίας 92/43/ΕΟΚ, διατυπώνει την ακόλουθη γνώμη: Οι δυσμενείς επιπτώσεις στην προστατευτέα περιοχή «Reenetal vom Kummerower See bis Schadfähre», λόγω του αυτοκινητοδρόμου Α 20 ο οποίος πρόκειται να διέλθει ανατολικά του Jarmen, αιτιολογούνται από επιτακτικούς λόγους υπερέρου δημοσίου συμφέροντος.

Βρυξέλλες, 18 Δεκεμβρίου 1995.

*Για την Επιτροπή*  
Ritt BJERREGAARD  
*Μέλος της Επιτροπής*

---