

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Bedre integration af regioner med vedvarende naturbetingede og strukturelle handicap«

(2005/C 221/23)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 27. januar 2004 under henvisning til EF-traktatens artikel 29, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om: »Bedre integration af regioner med vedvarende naturbetingede og strukturelle handicap«.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Den Økonomiske og Monetære Union og Økonomisk og Social Samhørighed, som udpegede Paulo Barros Vale til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 19. januar 2005.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 414. plenarforsamling den 9.-10. februar 2005, mødet den 10. februar, følgende udtalelse med 80 stemmer for, ingen imod og 3 hverken for eller imod:

### 1. Indledning og generelle bemærkninger

#### 1.1 Definition af begrebet regioner med vedvarende naturbetingede og strukturelle handicap

1.1.1 Et af EU's strategiske mål er at opnå en harmonisk og ensartet udvikling i hele EU, især ved at fjerne alle faktorer — socio-økonomiske, historiske, fysiske og naturbetingede — som kunne bringe visse områders konkurrenceevne i fare og hæmme deres udvikling.

1.1.2 Utilgængelighed er en af de største hindringer, som virker alvorligt ind på levevilkårene i visse områder såsom øer og bjergegne, hvor det ofte er problematisk at planlægge teknisk gennemførlige adgangsveje. Lav befolkningstæthed er en yderligere ulempe for udviklingen i flere regioner. Nogle områder har mere end ét handicap samtidig, således som det er tilfældet med bjergrige øer, som har endnu større vanskeligheder.

1.1.3 Som led i sin indsats til fordel for økonomisk og social samhørighed har Kommissionen erkendt, at nogle regioner i EU — bjergegne, tyndt befolkede områder og øer — har vedvarende strukturelle handicap (specifikke geografiske eller naturbetingede og demografiske ulemper), som vanskeliggør den økonomiske aktivitet og udgør en reel ulempe for udviklingen af de berørte regioner.

1.1.4 EØSU mener dog ikke, at EU's regionalpolitik generelt har leveret et fuldt ud passende svar og taget ordentligt hensyn til de store handicap, de pågældende regioner slås med.

1.1.5 Der findes en række EU-foreanstaltninger, der er rettet mod og enten reelt eller potentielt involverer nogle af disse regioner. Men der er ingen struktureret europæisk politik for alle områder med denne form for handicap, som omfatter foranstaltninger, der er individuelt afstemt efter deres specifikke behov.

1.1.6 EØSU mener, at denne situation hovedsagelig skyldes mangelen på en ægte EU-definition i juridisk og institutionel forstand på »regioner med vedvarende naturbestemte strukturelle handicap«.

1.1.7 I den nuværende kontekst med et udvidet Europa på 25 medlemsstater anser EØSU en formel juridisk anerkendelse af dette begreb for at være af den største betydning som udgangspunkt for udformningen af en særlig ramme for intervention.

1.1.8 EØSU mener, at sådanne områder bør vises særlig opmærksomhed, bl.a. gennem oprettelsen af en særlig ramme for permanente foranstaltninger, som i sidste ende er det eneste, der kan mindske særligt hyppige strukturproblemer. Det er den eneste måde, hvorpå man kan undgå faren for, at sådanne regioner bliver mere isoleret/marginaliseret og hjælpe dem med at blive integreret i EU, som de er en ligeberettiget del af.

1.1.9 I sin udtalelse om »Bjergområdernes fremtid i EU«<sup>(1)</sup> påpegede EØSU, at et første skridt på vejen mod et fælles syn på bjergområderne er at anerkende disse områders særlige karakter i traktaterne, sådan som det allerede er tilfældet i artikel 158 og 299 i Amsterdam-traktaten. En sådan anerkendelse er berettiget pga. af de ulemper og udfordringer, der gør sig gældende i disse områder, og den kunne komme til udtryk ved at tilkende dem ret til solidaritet såvel som til differentiering og eksperimentering.

1.1.10 EØSU har altid ment, at disse områder kræver en anerkendelse, som kan sætte dem i stand til at konsolidere de grundlæggende principper, der vil gøre det muligt for dem fuldt ud at udnytte det potentiale, der er forbundet med deres særlige karakter og diversifikation.

<sup>(1)</sup> EFT C 61 af 14.3.2003, s. 187.

1.1.11 EØSU udtrykker tilfredshed med, at EU's forfatnings-traktat — der blev vedtaget af EU's stats- og regeringschefer på regeringskonferencen den 18. juni 2004, og som endnu ikke er ratificeret — i en artikel, som synes at være en omformuleret udgave af artikel 158 i Amsterdam-traktaten, medtager en eksplicit henvisning til områder med vedvarende strukturelle handicap såsom øer, bjergområder og tyndt befolkede områder.

1.1.12 I afdelingen om økonomisk, social og territorial samhørighed følger artikel III-220 følgende afsnit til de to, der allerede indgår i artikel 158 i Amsterdam-traktaten: »... lægges der særlig vægt på landområder, områder i en industriel overgangs-proces og områder, der lider af alvorlige naturbetingede eller demogra-fiske ulemper af permanent art, bl.a. de nordligste meget tyndt befol-kede områder samt øområder, grænseoverskridende områder og bjerg-områder.«

1.1.13 Det forhold, at regioner med denne form for handicap nu klart nævnes i forfatningstraktaten, vil efter EØSU's mening utvivlsomt tjene som en politisk løftestang, der baner vej for fremtidige nationale og EU-foranstaltninger, som er bedre afstemt efter de reelle forhold i disse regioner, og som tager sigte på væsentligt at mindske vedvarende strukturelle handicap eller i det mindste virkningen af dem.

1.1.14 EØSU bifalder, at EU fortsat vil arbejde for at fremme økonomisk og social samhørighed, og mener, at anerkendelsen i traktaten af disse områders særtræk helt sikkert udgør en vigtig mulighed for deres fremtid. EØSU mener dog, at formu-leringen af et ægte juridisk referencegrundlag for anerkendelse af de pågældende områder må kræve en afklaring af begre-berne, herunder især »naturbetingede eller demografiske ulemper af permanent art«, »tyndtbefolkede områder« og »bjergområder«.

1.1.15 Det er nu vigtigt, at man i EU-lovgivningen objektivt definerer, hvilke områder der er tale om, for at sikre gennem-førelsen af fremtidige specifikke foranstaltninger af permanent karakter for disse regioner.

1.1.16 En formel anerkendelse af disse begreber vil helt sikkert give EU-politiske foranstaltninger, som afstemmes efter regionernes særtræk, og som tager sigte på at kompensere dem for de strukturelle handicap, de lider af, mere vægt.

## 1.2 Problemerne i EU's øregioner

1.2.1 At have status som øsamfund er geografisk og kulturelt en permanent ulempe og en yderligere hæmsko for de pågældende regioners konkurrenceevne.

1.2.2 I institutionel henseende er der klare henvisninger til øområder (artikel 154 i Maastricht-traktaten, artikel 158 i Amsterdam-traktaten og erklæring nr. 30, der er vedføjet som bilag til sidstnævnte), hvor det erkendes, at de strukturelle ulemper, der skyldes deres status som øsamfund, hæmmer deres økonomiske og sociale udvikling; det anbefales derfor, at der i EF-lovgivningen, når det er berettiget, træffes særlige foranstaltninger til gavn for disse regioner for at integrere dem bedre i det indre marked på lige vilkår.

1.2.3 I rapporten om øregioner <sup>(1)</sup> fra marts 2003 påpeges det imidlertid, at der trods de institutionelle henvisninger i trak-tattekstene endnu ikke er truffet ret mange specifikke foran-staltninger.

1.2.4 En undersøgelse af de 286 øregioner <sup>(2)</sup> viser følgende:

- de har tilsammen en befolkning på ca. 10 mio. indbyggere og dækker et areal på 100 000 km<sup>2</sup> (hvilket svarer til 3 % af EU's befolkning og 3,2 % af dets samlede areal),
- deres samlede BNP anslås til 18 mia. EUR (dvs. 2,2 % af EU's BNP) og BNP pr. indbygger (i købekraftsparitet) til 16 300 EUR (72 % af EU-gennemsnittet) med store udsving mellem de forskellige øregioner,
- bortset fra nogle få undtagelser er deres økonomiske og sociale situation mindre gunstig end situationen i det land, de tilhører. Deres BNP pr. indbygger ligger generelt lavere end landsgennemsnittet, men er ikke nødvendigvis det laveste i det pågældende land (idet det under alle omstændigheder er langt højere end i de ti fattigste EU-regioner),

<sup>(1)</sup> Slutrapport (2000. CE.16.0.AT.118) om analyse af EU's øregioner og regioner i den yderste periferi, 20. marts 2003.

<sup>(2)</sup> Eurostat anvender følgende fem kriterier til at definere øer: de skal dække et areal på mindst 1 km<sup>2</sup>; de skal ligge mindst 1 km fra fastlandet; de skal have en fastboende befolkning på mindst 50 indbyggere; de må ikke have nogen permanent forbindelse til fastlandet; der må ikke ligge nogen EU-hovedstad på dem.

- deres økonomi er meget sårbar, da den er koncentreret om et begrænset antal aktiviteter med en meget kraftig specialisering i visse sektorer såsom landbrug, fiskeri og turisme. Manglen på råstoffer hæmmer udviklingen af den sekundære sektor (beskæftigelsen i den sekundære sektor i øregioner er lavere end EU-gennemsnittet). Der er blevet iværksat nogle strategier, som søger at udvide erhvervsgrundlaget og mindske sæsonafhængigheden,
  
- de har mange små virksomheder. Hjemmemarkedets begrænsede størrelse, det stadig lave kvalifikationsniveau og manglende tradition for virksomhedsetablering gør disse virksomheder særligt sårbare,
  
- øbefolkningen er meget ulige fordelt mellem tre geografiske områder: 95 % af indbyggerne er koncentreret på Middelhavsøerne og kun 5 % på Atlanterhavsøerne og de nordlige øer. Fordelingen pr. ø viser en endnu større uligevægt (fem øer tegner sig for ca. 85 % af befolkning),
  
- den fastboende befolknings størrelse er den væsentligste faktor i de handicap, øerne slås med. Efter dette kriterium ligger tærsklen på 4 000 til 5 000 indbyggere; herover er befolkningsvæksten generelt positiv, niveauet for faciliteter og infrastrukturer er højt, og befolkningen er yngre. Under denne tærskel lider øerne særligt under afvandring, befolkningsaldring og tydelige infrastrukturmangler,
  
- ud over den fastboende befolknings størrelse udgør landskabets og naturens beskaffenhed en tredobbelt ulempe: østatus, bjergterræn og beliggenhed i en øgruppe. Disse områder, der er meget bjergrige, skal således kæmpe med de begrænsninger, som en beliggenhed i en øgruppe indebærer,
  
- øområder har imidlertid også en række fordele, som bør udnyttes i større omfang og bedre, især på fritidsområdet (turisme, sport, fritidsbolig osv.) og spiller en vigtig rolle i forbindelse med »motorveje til søs«.

1.2.5 Eurostats definition af en »ø« omfatter ikke øer med en EU-hovedstad. Det betød i realiteten inden udvidelsen, at Storbritannien og Irland ikke var omfattet, men nu falder også de to relativt små øer Cypern og Malta uden for definitionen. EØSU foreslår, at definitionen omformuleres, så den også kan dække disse to nye medlemsstater. Kommissionen har allerede været opmærksom på dette i sit forslag til den nye struktur- og samhørighedsfond <sup>(1)</sup> samt i forbindelse med den nye EU-forfatning <sup>(2)</sup>, der indeholdt en erklæring herom.

### 1.3 Problemerne i bjergregionerne

1.3.1 Bjergregionerne udgør ca. 40 % af EU's areal og har ca. 66,8 mio. indbyggere (17,8 % af EU's samlede befolkning).

1.3.2 Bjergregioner egner sig på grund af deres geofysiske, kulturelle og økonomiske særtræk (bjerge er ofte sammenfaldende med nationale grænser) ikke for ret mange erhvervsaktiviteter, hvilket indvirker på lokalbefolkningens livsform.

1.3.3 Undersøgelsen <sup>(3)</sup> af bjergregionerne understreger de forskellige naturbestemte, økonomiske og sociale handicap og de betydelige forskelle, der er mellem disse områder.

1.3.4 Undersøgelsen konkluderer, at den nationale politik for bjergområder varierer: i nogle lande er den sektorbestemt og grundlæggende rettet mod landbrug/landdistriktsudvikling, mens den i andre sigter mod en multisektoriel udvikling, især i sektorer som offentlige infrastrukturer, miljø og turisme.

1.3.5 Undersøgelsen understreger også, at miljøet, landskabet og kulturværdierne, altså selve natur- og kulturarven, nu er bedre beskyttet under national og EU-lovgivning, men at der er behov for en bedre koordinering med udviklingsstrategierne.

<sup>(1)</sup> KOM(2004) 492 endelig, art. 52, punkt 1 b) i).

<sup>(2)</sup> Bilag XIX.

<sup>(3)</sup> »Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries«, Europa-Kommissionen, januar 2004.

1.3.6 I henseende til globalisering advarer undersøgelsen mod tre risici: tendensen til at gøre bjergområder til »friluftsmuseer« (natur-/kulturresevater og rekreative områder), tendensen til at fremme økonomisk vækst uden hensyntagen til bæredygtighedsprincippet samt tendensen til afvandring.

#### 1.4 Problemer i forbindelse med lav befolkningstæthed

1.4.1 I områder med lav befolkningstæthed er det største problem som regel transport, og i den forbindelse både det tidsmæssige og økonomiske aspekt. I mange tilfælde er der reel mangel på transportmidler. Stordriftsfordele forekommer sjældent i sådanne områder, og det er ikke bare et problem for den private produktion, men også for sociale og andre offentlige tjenester. Den nationale solidaritet i samfundet sættes på prøve, når de offentlige tjenester i sådanne dele af landet lægger beslag på en større andel af de offentlige udgifter, end de normalt ville gøre i kraft af befolkningens størrelse.

1.4.2 Et andet problematisk aspekt ved disse områder er klimaet. Lav befolkningstæthed og koldt klima går ofte hånd i hånd. Oven i udgifterne til lang transport kommer således bl.a. også større varmeudgifter.

#### 1.5 Spørgsmål vedrørende transport og transportomkostninger, pr. indbygger og i absolutte tal

1.5.1 Europa-Parlamentet siger i sin beslutning af 12. februar 2003 om hvidbogen om transportpolitik, at transportpolitikken bør bidrage til den økonomiske og sociale samhørighed og tage hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende i fjertliggende regioner, på øer, i bjergområder og i tyndt befolkede egne, og understreger, hvor vigtigt det er at være opmærksom på disse regioners særlige behov. På grund af disse regioners geografiske beliggenhed er transport af stor strategisk betydning for dem.

1.5.2 Hertil kommer, at nogle af regionerne er øgrupper, hvilket gør deres afhængighed af transportforbindelser endnu større, da opretholdelsen af deres politiske, økonomiske og sociale relationer til fastlandet er afhængige af luft- og skibsfart.

1.5.3 De ekstra transportomkostninger, der opstår som følge af disse regioners fjerne beliggenhed, og behovet for at sikre

regelmæssige forbindelser, er en yderligere hindring for deres økonomiske udvikling. Disse økonomiske ulemper viser sig i de høje omkostninger ved passager- og godstransport til og fra de pågældende regioner (på øerne er omkostningerne ved godstransport til det eksterne marked højere på grund af behovet for at anvende sø- eller lufttransport, der for samme afstand begge er dyrere en vej- eller jernbanetransport) i høje distributionsomkostninger (det er nødvendigt at ligge inde med store lagre for at forebygge mangelsituationer i tilfælde af dårligt vejr eller andre forhold og for at imødekomme sæsonefterspørgslen) og i højere produktionsomkostninger (som øges pga. det lokale markeds begrænsede størrelse og i visse tilfælde høje grundpriser og lav lokal investeringskapacitet).

1.5.4 På trods af disse regioners relativt svage økonomiske og demografiske vægt i forhold til EU som helhed kan nogle af dem, især de mere fjertliggende og dem i den yderste periferi, udgøre en platform, hvorfra Europa kan udvikle sine handelsforbindelser med de respektive nabolande.

1.5.5 Det fremføres således, at den fælles transportpolitik er væsentlig, hvis de pågældende regioners særlige behov skal opfyldes på en måde, der muliggør deres økonomiske og sociale udvikling, især gennem en bedre integrering af deres lufthavne og havne i de transeuropæiske net.

1.5.6 Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme fremhæver i sin beslutning om struktursvage regioner den rolle, som de store transeuropæiske net kan spille i transport- og energisektoren for at sikre bedre forbindelser mellem disse regioner og resten af EU og mindske den interne opsplittning af de regionale markeder, med det mål at forbedre tilgængeligheden og fremme konkurrenceevnen.

#### 1.6 Spørgsmål vedrørende telekommunikation

1.6.1 De lange afstande ikke alene til de vigtigste europæiske markeder, men også inden for regionerne begrænser i høj grad deres konkurrenceevne og udviklingsmuligheder.

1.6.2 Udviklingen af informationsnet, telekommunikationsnet, multimedietjenester og teknologisk innovation er en reel chance for disse regioner.

1.6.3 Ved at fjerne de tids- og afstandsmæssige begrænsninger ses de nye informations- og kommunikationsteknologier som et middel til at mindske ulemperne ved østatus og give øerne en række tjenesteydelser (især inden for uddannelse og sundhed, for sidstnævntes vedkommende gennem udvikling af telemedicin). De er endvidere en vigtig forudsætning for erhvervslivets vækst i de pågældende regioner.

1.6.4 Velvidende, at disse aspekter er altafgørende for udviklingen af den lokale økonomi, støtter EU de bestræbelser, som regionerne og såvel den offentlige som den private sektor gør for at modernisere telekommunikationsinfrastrukturen, udvikle de tjenesteydelser, der er nødvendige for at realisere informationsfundet og indpasse dem mere effektivt i det regionale miljø.

1.6.5 Selv om telekommunikationsinfrastrukturen er blevet væsentligt forbedret kvalitativt og i henseende til antallet af tilslutninger til regionale, nationale og internationale kommunikationsforbindelser, og selv om der er blevet udviklet telematiktjenester, som har gjort det muligt for brugerne af offentlige og private tjenester at blive bedre informeret, viser undersøgelserne imidlertid, at der stadig er store forskelle i forhold til regionerne på det europæiske fastland.

1.6.6 Trods betydelige fremskridt er alle problemer således endnu ikke blevet løst helt, men man må håbe, at teknologiske fremskridt vil bane vejen for positive ændringer i de kommende år, så indbyggerne i disse regioner kommer til at føle sig mindre isolerede.

1.7 *Infrastrukturer og adgang til offentlige tjenester, især havne, lufthavne, jernbaner, veje, sundhedsydelser, almen og faglig uddannelse og videnspolitik*

1.7.1 Regioner med vedvarende strukturelle og naturbestemte handicap har generelt store problemer med at fastholde deres befolkningstal.

1.7.2 Manglen på en kritisk masse generelt fører til utilstrækkelige offentlige tjenester, såvel kvalitativt som kvantitativt, i disse områder. De ekstra omkostninger ved basistjenesteydelser såsom transport påvirker deres økonomiske udvikling. Det er derfor EØSU's opfattelse, at offentlige tjenester pga. deres sociale indvirkning også er afgørende for den territoriale dynamik i de pågældende regioner.

1.7.2.1 Da forsyningen af offentlige tjenester er medlemsstaternes ansvar, er de politiske foranstaltninger for disse tjenester

hovedsagelig et nationalt anliggende. EØSU opfordrer derfor på det kraftigste medlemsstaterne til at etablere velfærdssystemer, der bygger på social solidaritet mellem landsdelene.

1.7.3 Selv om informations- og kommunikationsteknologierne har budt på nogle løsninger, har de fleste regioner med vedvarende struktursvagheder kun gjort fremskridt meget langsomt på dette område.

1.7.4 Lige som Europa-Parlamentet mener EØSU, at det med revisionen af Fællesskabets konkurrencepolitik vil blive muligt at øge regionalstøttens effekt i regioner med vedvarende geografiske handicap med det mål at sikre opretholdelse af offentlige tjenesteydelser af høj kvalitet.

1.8 *Begrænsninger og muligheder i forbindelse med miljøet; økosystemernes mangfoldighed*

1.8.1 I nogle regioner er miljøet meget sårbart, og turismens vækst, især på en række Middelhavsøer, øger presset yderligere. Disse regioner har imidlertid et enormt potentiale som for eksempel selve økosystemernes mangfoldighed, hvis balance kan og bør opretholdes og udnyttes bæredygtigt.

1.8.2 På energiområdet er øregionerne — især dem i den yderste periferi — typisk meget afhængige af olieleverancer (fordi de ligger langt fra de store energinet, og elproduktionen er dyrere på grund af gennemsnitstørrelsen af de ofte meget små elnet, som skal forsynes). Derfor bør man undersøge de muligheder, der ligger i fornyelige energikilder, som disse regioner generelt er rige på.

1.9 *Problemer vedrørende den økonomiske aktivitet; koncentration af aktiviteten på få sektorer og manglende alternativer; beskæftigelsessituationen*

1.9.1 Et af de store problemer i de disse regioner er uden tvivl den ringe kapacitet til etablering og konsolidering af virksomheder på grund af manglen på kapital og for en stor del et økonomisk og socialt klima, som ikke er særligt egnet til udvikling af erhvervsaktivitet.

1.9.2 Nogle undersøgelser anbefaler, at økonomien i disse regioner, især dem, der udelukkende er afhængige af turisme, bør diversificeres, og at nye integrerede kilder til lokal udvikling bør fremmes.

1.9.3 Nogle undersøgelser påpeger, at et uddannelsesprogram til støtte for innovation og virksomheds-etablering er absolut nødvendigt for at fremme udviklingen af nye sektorer og muliggøre et opsving i turismen og dermed fremme beskæftigelsen.

1.9.4 Beskæftigelsesstrukturen viser generelt, at landbrugssektoren har en betydelig vægt. Beskæftigelsen i servicesektoren er også høj, men det skyldes hovedsagelig beskæftigelsen i den offentlige sektor.

#### 1.10 Muligheder for turismen og fritidssektoren

1.10.1 Turismen er uden tvivl af stor betydning som drivkraft for den økonomiske aktivitet og som sådan for indhentning af udviklingsefterslæbet i regioner med vedvarende strukturelle *handicap*. Turistsektoren er i visse tilfælde den største sektor i henseende til velstandsskabelse i disse regioner.

1.10.2 Indsatsen for at bringe disse områder bedre på linie med de mere udviklede regioner i EU kræver efter EØSU's mening, at turismens rolle og dens potentiale for økonomisk udvikling udnyttes maksimalt med udgangspunkt i en reel professionalisering af turisterhvervet.

1.10.3 EØSU mener fortsat, at turismen ikke bør være det eneste grundlag for disse områders økonomi, der skal være diversificeret og alsidig.

1.10.4 I sin tidligere udtalelse om »Bjergområdernes fremtid i EU«<sup>(1)</sup> understregede EØSU, at turismen i bjergområderne, under overholdelse af principperne om bæredygtighed, bør være mere diversificeret, så den spredes mere jævnt over året (en bedre sæsonmæssig spredning af turister) og i de forskellige områder (en bedre geografisk spredning af turister).

1.10.5 EØSU mener fortsat, at bjergområdernes attraktionsværdi som mål for turister fra andre områder eller blot som rekreative områder i høj grad skyldes deres indre kvaliteter. Denne funktion bør ikke desto mindre vedligeholdes og følges op, så den kan tilpasses ændringer i efterspørgslen.

1.10.6 Undersøgelser viser, at turisme og fritidsaktiviteter er af stor betydning for de pågældende områder, men advarer mod en alt for stor specialisering inden for denne erhvervsgrænse.

1.11 *Evne til at tiltrække investeringer, imødegå afvandring og udvikle regionens lokale potentiale*

1.11.1 Da der er tale om regioner med objektive, vedvarende handicap, som til stadighed medfører ekstraomkostninger, finder EØSU det yderst vigtigt, at der gennemføres aktive foranstaltninger, f.eks. på skatteområdet, for at fremme udviklingen af den lokale økonomi, så lokalbefolkningen kan blive boende.

1.11.2 I betragtning af disse regioners karakteristika og særlige begrænsninger, og da det i hvert enkelt tilfælde helt sikkert er væsentligt at sikre den strategi, der er bedst afstemt efter udviklingsmålene, finder EØSU det særdeles vigtigt at støtte væksten i bæredygtig og kvalitetspræget turisme sammen med den lokale produktion for således at muliggøre udviklingen af en lokal økonomi og bidrage til skabelse og/eller bevarelse af arbejdspladser. En måde at gøre dette på kunne være udvikling af støttetjenester tæt ved virksomhederne og tilskyndelse til etablering og udvikling af små virksomheder og mikrovirksomheder.

1.11.3 EØSU mener ligeledes, at et større samarbejde/samspil mellem de lokale myndigheder og arbejdsmarkedets parter i de pågældende regioner, f.eks. gennem integrerede aktioner, kunne skabe de forudsætninger og den kritiske masse, der kan muliggøre en bedre udnyttelse af regionernes udviklingspotentiale og bringe dem mere på linie med de mere udviklede regioner i EU. Som turistområder bidrager disse regioner til udbredelsen af EU's værdier.

1.11.4 EØSU mener, at adgangen til uddannelse af høj kvalitet, som tilbydes på stedet eller via fjernundervisning, er afgørende for disse regioners udvikling.

1.12 *Lang afstand til de vigtigste markeder og store beslutningscentre og mangel på kritisk masse for mange sektors økonomiske bæredygtighed*

1.12.1 Disse regioners afsides beliggenhed og interne opsplitning er en klar hindring for deres udvikling, især fordi deres ringe størrelse gør det vanskeligt at sikre rentabiliteten ved store investeringer og opnå stordriftsfordele eller økonomisk bæredygtighed i mange sektorer.

(<sup>1</sup>) EFT C 61 af 14.3.2003, s. 187.

### 1.13 *Situationen for repræsentative økonomiske og sociale sammen- slutninger i de pågældende regioner*

1.13.1 Offentlige foranstaltninger, der er tilpasset den enkelte regions særlige behov, kan efter EØSU's mening kun gennemføres med bistand fra proaktive og repræsentative økonomiske og sociale aktører. Mangelen på en kritisk masse (indbyggere, infrastruktur, tjenesteydelser osv.) og på effektiv organisering af de økonomiske og sociale aktører er faktorer, som hæmmer udviklingen og konkurrenceevnen.

### 1.14 *EU- og nationale foranstaltninger til mindskelse af de vedvarende strukturproblemer*

1.14.1 Strukturfondene dækker en væsentlig del af befolkningen i disse regioner (for øernes vedkommende over 95 %), da de er støtteberettigede under mål 1 og 2.

1.14.2 Der er som led i foranstaltninger på EU- og nationalt plan blevet gennemført en række programmer for at skabe en bæredygtig udvikling i disse områder baseret på udnyttelse af deres særlige fordele. Her kan nævnes støtte til udvikling af lokalt håndværk, turistprojekter og nye transport-, uddannelses- og miljøinfrastrukturer.

1.14.3 En væsentlig del af EU-støtten er blevet øremærket til modernisering og udbygning af erhvervssektorer for at bidrage til at skabe eller bevare arbejdspladser. Ud over den traditionelle direkte støtte til investeringer omfatter nogle af foranstaltningerne finansieringsteknikker (garantiordninger, styrkelse af egenkapitalen, rentelettelser osv.), som har haft en løftestangseffekt for mobilisering af ressourcer på kapitalmarkedet. Der er også blevet ydet offentlig støtte til sideaspekter af virksomhedernes aktivitet, især til byggermodning af erhvervsområder, tilvejebringelse af fælles tjenester, udvikling af projekter for anvendt forskning, teknologioverførsel og anvendelse af nye kommunikationsteknologier.

1.14.4 Inden for landbruget er der gennemført særlige foranstaltninger for at styrke traditionelle afgrøder og tilskynde til diversificering samt anvendt og eksperimentel forskning.

1.14.5 Inden for fiskeri og akvakultur har nogle regioner fået finansieret projekter vedrørende bygning og modernisering af fartøjer, akvakultur, indretning af fiskerihavne, forarbejdning og markedsføring.

1.14.6 Der er også foretaget en række investeringer på uddannelsesområdet (infrastruktur og uddannelseskurser) for at udbygge modtagelseskapaciteten og imødekomme de særlige behov i visse sektorer.

1.14.7 Endvidere er der iværksat miljøforanstaltninger for at mindske forureningen, især inden for håndtering og behandling af affald og spildevand fra industrien og husholdningerne.

1.14.8 EU's foranstaltninger til landområdesudvikling med særlig sigte på støtte til bjergområder skulle sikre den fortsatte udnyttelse af landbrugsjord i mindre produktive områder og i højere grad tiltrække investeringer til disse områder. Gennem miljøforanstaltninger i landbruget har man støttet produktionsmetoder, som opfylder kravene til miljøbeskyttelse og bevarelse af naturen.

### 1.15 *Udviklingen i de pågældende regioner i lyset af de gennemførte offentlige foranstaltninger*

1.15.1 EU's foranstaltninger har især gennem strukturfondene spillet en meget vigtig rolle for den samlede udvikling i disse regioner, navnlig hvad angår tilnærmelsen til det øvrige EU. Effekten af disse foranstaltninger har været betydelig og sågar afgørende på en række felter såsom transportinfrastrukturer og fiskeri og landbrug, to væsentlige erhvervssektorer.

1.15.2 Skabelse eller udbygning af infrastrukturer til mindskelse af isolation i forhold til omverdenen har været et af de mest synlige aspekter af EU-medfinansierede projekter i hver enkelt af disse regioner. Tilgængeligheden er klart forbedret i alle regioner til gavn for såvel lokalbefolkningen som turistindustrien. Internt har de nydt godt af omfattende vejforbedringer og i nogle tilfælde af foranstaltninger til udbygning af den kollektive trafik. På nogle områder er infrastrukturer til støtte for økonomiske aktiviteter blevet udbygget for at imødekomme nye behov.

1.15.3 Sammen med bedre luft- og søtransportforbindelser har avancerede kommunikationsteknologier (telekonferencer, teliagnose, telematik, kabelnet) også bidraget til at afbøde ulemperne ved østatus og/eller fjern beliggenhed.

1.15.4 Den indsats, der er gjort inden for de forskellige erhvervssektorer, har bidraget til at forbedre virksomhedernes produktivitet og afstemme udbuddet bedre efter mulighederne på de lokale markeder og eksportmarkederne.

#### 1.16 Solidaritet i de strukturpolitiske foranstaltninger

1.16.1 Som led i strukturfondsreformen 2006-2013 må den særlige situation, der gør sig gældende i regioner med vedvarende handicap og de deraf følgende vedvarende strukturelle begrænsninger, ses i lyset af deres socio-økonomiske karakteristika.

1.16.2 EØSU udtrykker megen tilfredshed med, at den tredje rapport om økonomisk og social samhørighed, som Kommissionen vedtog den 18. februar 2004, henviser til disse regioners særlige problemer og til behovet for at vedtage foranstaltninger, der er afstemt efter deres særlige forhold.

1.16.3 Efter EØSU's mening bør der i fordelingen af midlerne under prioritet II (Regional konkurrenceevne og beskæftigelse) og III (Europæisk territorialt samarbejde), der er fastlagt i den nye udformning af EU's samhørighedspolitik for perioden 2007-2013, tages passende hensyn til kriterier, der tager højde for vedvarende strukturelle handicap såsom fjern beliggenhed, isolation, dårlig tilgængelighed og lav befolkningstæthed. Det er velkendt, at sådanne faktorer er alvorlige hindringer for de berørte regioners økonomiske og sociale udvikling.

1.16.4 EØSU støtter derfor Kommissionens plan om at tage passende hensyn til den territoriale dimension sammen med den økonomiske og sociale dimension som led i den nye strukturfondsstrategi for den kommende finansielle programmeringsperiode. Kommissionen foreslår, at der i EU-bistanden under prioritet II tages hensyn til territoriale kriterier, som afspejler de relative ulemper, som regioner med geografiske handicap har (øer, bjergområder og tyndt befolkede områder).

1.16.5 EØSU støtter Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne bør sikre, at der tages hensyn til disse regioners karakteristika, når midlerne fordeles under de regionale programmer, og at områder med et vedvarende geografisk handicap bør nyde godt af en stigning i det maksimale EU-bidrag.

1.16.6 EØSU mener, at man bør være særlig opmærksom på situationer, hvor der er en akkumulering af sådanne faktorer (f.eks. øer med bjergområder og lav befolkningstæthed).

1.16.7 Desuden bør sådanne områders særlige behov afspejles ikke blot i samhørighedspolitikken, men på alle områder inden for EU's politik.

1.16.8 Sammen med behovet for, at samhørighedspolitikken tager fat på konkurrenceevne-problemer i regioner med vedvarende strukturelle handicap, som påvirker deres udvikling, bør andre EU-politikker — såsom konkurrencepolitikken — tage hensyn til deres direkte og indirekte konsekvenser for disse regioner for at integrere dem fuldt ud i det EU, de tilhører.

#### 1.17 Mål 1-regioner: en vedholdende, målrettet indsats

1.17.1 Økonomisk og social udvikling af EU's mindst ugunstigt stillede områder er ikke bare et spørgsmål om social retfærdighed, men er ligeledes vigtig for dets politiske stabilitet og harmoniske udvikling. Det er helt legitimt at prioritere de regioner, hvis udviklingsniveauer er blandt EU's laveste, og hvis sociale problemer er de mest akutte.

1.17.2 Under strukturfondspakken for mål 1 efter 2006 skal de begrænsninger, der følger af vedvarende handicap, afhængigt af deres intensitet betragtes som hovedfaktoren i fordelingskriterierne. Budgetbevillingerne skal ligeledes tage hensyn til de forstærkende faktorer, som udgøres af øgruppe-effekten, afvandringer eller de tilgængelighedsproblemer, topografien rejser.

1.17.3 Det er af mindre betydning, om et sådant instrument antager en juridisk form som et særligt program eller som en række særlige bestemmelser under ordningen for et nyt »mål 2«, forudsat at det opfylder et vist antal kriterier eller mål:



1.17.3.1 Eksistensen af længerevarende eller vedvarende geografiske eller demografiske begrænsninger må udtrykkeligt være et kriterium for støtteberettigelse.

1.17.3.2 Indsatsen bør rettes mod aspekter, som helt klart er forbundet med varige geografiske eller demografiske begrænsninger, og kan blandt andet omfatte:

- finansiering af indkøb eller fornyelse af faste eller mobile transportinfrastrukturer,
- finansiering af risikokapital til udvikling af nye sø- eller luftfartsforbindelser enten inden for EU eller med tredjelande,
- finansiering af offentlige infrastrukturer, hvis udbygning er berettiget i kraft af østatus, topografisk betinget afsondrethed eller ringe befolkningstæthed,
- afholdelse af visse ekstraomkostninger i forbindelse med EU-lovgivningens anvendelse i disse områder (f.eks. anvendelse af normer for miljø, affaldsforvaltning, vand osv.),
- støtte til virksomheder på øer (især små virksomheder) til fremmeforanstaltninger og markedsundersøgelser, for så vidt som disse bidrager til at frigøre dem fra deres nærmarkeds begrænsede størrelse osv.

1.17.3.3 Dette instruments fordeling må i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet afhænge af handicappets alvorlighed, målt i tilgængelighedsgraden, den demografiske situation og muligvis produktiviteten. Den akkumulering af begrænsninger, som mange øområder oplever (såsom spredning ud over en øgruppe, demografiske problemer eller et bjergrigt terræn), må der tages hensyn til i fordelingskriterierne.

1.17.4 Hvis skabelsen af et sådant instrument ikke skal blive rent symbolsk, må det tilføres væsentlige midler. De bør rangere fra et minimum svarende til det beløb, der for øjeblikket er afsat til mål 2-regioner, til et maksimum tæt på det niveau, der for øjeblikket tildeles mål 1-regioner.

1.18 *Revision af statsstøtteordningen* <sup>(1)</sup>

1.18.1 Medlemsstaternes støtteordninger omfatter forholdsvis langt større beløb end strukturfondenes. Det er derfor af største betydning for disse regioner, at de forskellige støtteordninger, EU administrerer, tager hensyn til de ekstraomkostninger og begrænsninger, der ligger i deres særlige situation.

1.18.2 Repræsentanterne for disse regioner argumenterer for en mere fleksibel ramme ud fra den opfattelse, at den støtte, der gives for at kompensere for meromkostningerne ved deres situation, ikke forvrider markedet, men tværtimod bidrager til at genoprette balancen.

1.18.3 EU-lovgivningen for støtte og navnlig statsstøtte med regionalt sigte og landbrugsstøtte må følgelig revideres. En sådan støtte må i overensstemmelse med princippet om positiv differentiering medtage deres specifikke situation og det eventuelle samspil med andre vedvarende geografiske eller demografiske begrænsninger. Følgende eksempler kan nævnes:

1.18.3.1 Ordningen for statsstøtte med regionalt sigte tager hensyn til de begrænsninger, meget tyndtbefolkede områder lider under, og giver dem for øjeblikket mulighed for at opnå højere støtteniveauer og direkte transportstøtte. Den indeholder imidlertid ingen henvisning til øer (bortset fra en anekdotisk henvisning). Et minimumskrav er derfor, at ordningen for tyndtbefolkede områder udvides til at omfatte alle øer, dvs.:

- sammenlignelige tærskler for nettostøtteækvivalenten,
- berettigelse til driftsstøtte til dækning af meromkostningerne ved transport.

1.18.3.2 Den selv samme lovgivning tolererer i bedste fald kun driftsstøtte, hvis en sådan støtte er »degressiv og midlertidig«. Denne restriktion tager ikke hensyn til østatusbegrænsningernes vedvarende karakter og bør derfor fjernes, især når det gælder transportstøtte.

<sup>(1)</sup> Statsstøtte betragtes som en direkte overførsel til virksomheder i form af tilskud, skattefritagelse, erhvervelse af kapitalandele, bløde lån, skatteudsættelse og garantier. Ved beregningen harmoniseres dataene for statsstøttens andel i en fælles sammenlignelig indikator for de forskellige lande.

1.18.3.3 Det formelle forbud mod direkte transportstøtte i samhandelen mellem EU's medlemsstater bør tages op til fornyet overvejelse for øernes vedkommende. En sådan støtte kunne nemlig bidrage til at forbedre deres økonomiske integration i EU og give dem mulighed for at udnytte deres geografiske beliggenhed i de havområder, der omgiver Europa. Dette vedrører især de øer, som ligger nærmere en anden medlemsstats kyster end deres eget fastland og i endnu højere grad dem, hvis handel med EU foregår via oversøisk transport.

1.18.3.4 Problemet med transportstøtte bør ligeledes tages op i WTO for at fremme den direkte samhandel med de nærmeste tredjelande.

1.18.3.5 Den konkurrenceordning, der gælder for sø- og luftfartstransport, omfatter flere bestemmelser om øerne, som bør forbedres eller suppleres:

- reglen om »den lavestbydende« bør ændres for at tage hensyn til faktorer såsom den økonomiske og sociale virkning, kontrakttildelingen kan få på en ø,
- den praksis, der går ud på at opdele ruter i en region i forskellige udbud, bør undgås, hvis den kan komme til at gå ud over tjenesternes kvalitet og pålidelighed,
- det bør være muligt at forlænge kontrakter om offentlig trafikbetjening til søs for at tage hensyn til afskrivningstiden for fartøjer.

1.18.3.6 Inden for landbrugs- og fiskeristøtte bør man overveje særlige støtteforanstaltninger for den lokale produktion, som tager sigte på at afbøde konsekvenserne af meromkostningerne ved transport eller af et begrænset marked. Dette kunne f.eks. gælde for driftsstøtte til små forarbejdningenheder (slagterier, mejerier osv.), når regionens beskedne produktion eller det lokale markeds ringe størrelse ikke muliggør en rentabel drift.

1.18.3.7 Anvendelsen af ensartede satser for indirekte beskatning (moms, punktafgifter osv.) tenderer mod at forværre situationen i områder med vedvarende handicap, hvor forbrugerpriserne er højest. Medlemsstaterne bør have lov til at udvise en vis fleksibilitet i anvendelsen af satserne for moms og visse afgifter i disse regioner, når dette kan bidrage til at mindske de

strukturbetingede meromkostninger og forbedre befolkningens levevilkår. Det samme gælder af indlysende grunde for transportrelaterede afgifter eller brugeravgifter (f.eks. lufthavnsafgifter).

## 2. Konklusioner og henstillinger

2.1 Den sårbare situation, som regioner med permanente handicap befinder sig i, har en tendens til at hæmme deres udvikling og forstærker i mange tilfælde deres økonomiske og sociale problemer. Befolkningen i en region, som ikke har sådanne handicap, vil alt andet lige opleve større velstand eller i det mindste ikke så store vanskeligheder.

2.2 Det ville være forkert og misvisende at sige, at det er disse regioners skæbne at være andenrangsregioner, og at indbyggerne er henvist til kronisk underudvikling. De europæiske regioner med permanente handicap har i mange tilfælde en række fortrin eller potentialer, som kan udnyttes: deres nære beliggenhed ved betydelige naturressourcer, deres evne til at producere fornyelig energi, deres turistmæssige attraktivitet, deres geostrategiske beliggenhed, deres beliggenhed i nærheden af sejlruiter, rigt varierede økosystemer osv.

2.3 Problemet for disse regioner er, at de for at udnytte disse muligheder sandsynligvis må arbejde endnu hårdere og løbe meget større risici set i forhold til en tilsvarende virksomhed i andre mere privilegerede egne i EU. I tider med økonomisk afmatning vil de være blandt de første, som rammes på grund af deres industriers lavere rentabilitet.

2.4 En europæisk politik for regioner med permanente handicap bør således bestå i en pakke af foranstaltninger, der i så vid udstrækning som muligt gør dem mindre sårbare og bidrager til reelt at skabe lige muligheder for disse områder og resten af EU. Da en sådan politik vil være et svar på objektive naturlige begrænsninger, er det rimeligt, at den gradueres i forhold til disse begrænsningers omfang. Derfor bør den ikke være en erstatning, men et supplement til de traditionelle foranstaltninger som led i politikken for økonomisk og social samhørighed.

## 2.5 Hvorledes skal en sådan politik se ud?

2.5.1 En europæisk politik for regioner med permanente handicap bør hvile på tre hovedprincipper og en række mål:

- **det første** er varighedsprincippet, idet de geografiske begrænsninger, som kendetegner disse områder er af varig karakter. Dette princip står i modsætning til begrebet udviklingsefterslæb, som hidtil har dannet grundlag for EU's foranstaltninger til tackling af de økonomiske og sociale problemer;
- **det andet** er princippet om »positiv forskelsbehandling«. Det indebærer, at foranstaltningerne for visse områder, som skal opveje permanente strukturelle handicap, ikke er at betragte som ufortjente fordele, men derimod som noget, der skal bidrage til reel ligestilling. I så henseende adskiller positiv forskelsbehandling sig fra diskrimination, som ifølge Domstolens definition »...består i at behandle situationer, som er forskellige, på samme måde, eller at behandle situationer, som er identiske, forskelligt« (dom afsagt af Retten i Første Instans — Fjerde Afdeling — af 26. oktober 1993. Sagerne T-6/92 og T-52/92);
- **det tredje** princip er »proportionalitet«, for situationen i områder med permanente handicap er i sagens natur forskelligartet. Gennemførelsen af positiv forskelsbehandling af regioner med permanente handicap kan kun forsvares, hvis den er baseret på deres geografiske, demografiske og miljømæssige karakteristika og de deraf følgende begrænsninger. Disse karakteristika er nødvendigvis forskellige fra region til region.

2.5.2 Det drejer sig ikke så meget om at finde frem til foranstaltninger, der kan iværksættes systematisk og på samme måde i ethvert område, men først og fremmest om at skabe en ramme, som gør det muligt at tage hensyn til disse forskelle. Med en sådan ramme, der kan bestå i retlige bestemmelser, finansielle midler eller forskellige styreform, vil det være muligt at udarbejde løsninger, som passer til hver enkelt af disse regioner og som står mål med de konkrete problemers art og sværhedsgrad. I visse tilfælde vil dette indebære fælles løsninger for alle regioner med permanente handicap. I andre tilfælde vil det derimod resultere i specifikke bestemmelser for én bestemt situation, som ikke kommer til at gælde for alle.

## 2.6 Målene med en politik for regioner med permanente handicap

2.6.1 Der er tre typer mål med en politik for regioner med permanente handicap, nemlig sociale, økonomiske og miljømæssige. De hænger meget tæt sammen.

2.6.2 Af hensyn til korrekt iværksættelse af støtten i ugunstigt stillede områder bør begrebet bæredygtighed anvendes i en dobbelt betydning, således at målet — set i et socioøkonomisk perspektiv — bliver at sikre for det første den fortsatte beståen af levedygtige familievirksomheder og produktionssystemer, der kan bremse afvandringen fra landet, for det andet miljøvenlig praksis.

2.6.2.1 **Sociale mål:** de sociale mål med en europæisk politik for regioner med permanente handicap skal give indbyggerne i disse regioner — som ønsker det — mulighed for at bo og arbejde dér, hvor de er født.

2.6.2.2 Befolkningen i disse regioner skal kunne vælge mellem en vifte af infrastrukturer og tjenesteydelser af en kvalitet, der ligger så tæt som muligt på dem, der generelt findes andre steder i EU.

2.6.2.3 Dette gælder en lang række sektorer, men især almen, faglig og livslang uddannelse, sundhed, transport og telekommunikation. Ligestilling med andre EU-regioner kan ikke defineres rent statistisk, men bør ansues kvalitativt. Hvis der er tale om sofistikerede infrastrukturer eller tjenesteydelser, vil deres dimension og omkostninger være uforholdsmæssigt store i forhold til indbyggertallet, og dette vil være desto mere udtalt, jo mindre regionens befolkning er. Der findes ikke nogen generel løsning på denne problematik, bortset fra anvendelsen af et princip om at tilstræbe ydelser af en optimal kvalitet for i det mindste at give mulighed for at opretholde befolkningstallet.

2.6.2.4 De midler, der skal til, er strukturfondsforanstaltninger, især rettet mod transportområdet (faste eller mobile infrastrukturer), affaldsforvaltning, vandforsyning samt uddannelses- og sundhedssektoren. På transport-, energi- og telekommunikationsområdet bør en sådan indsats styrkes gennem effektiv anvendelse af traktatens artikel 154 om transeuropæiske net og tildeling af passende finansielle midler.

2.6.2.5 Indbyggerne i regioner med permanente handicap bør have adgang til forbrugsgoder og tjenesteydelser til socialt forvarlige priser.

2.6.2.6 Uligheder kan i visse tilfælde afhjælpes gennem foranstaltninger, der sigter mod at sænke forbrugerpriserne og tilskynde tjenesteleverandører til at etablere sig i de mest isolerede og svagest befolkede områder.

2.6.2.7 De nødvendige foranstaltninger er indgreb af socialt tilsnit såsom:

- direkte støtte til visse handels- eller servicevirksomheder
- specielle takster for sø- og lufttransport for lokalbefolkningen,
- offentlige tjenesteydelser af kvalitet.

Omfanget af disse foranstaltninger bør gradueres i forhold til, hvor isolerede de berørte samfund er, og være omvendt proportionalt med størrelsen af deres marked.

2.6.2.8 Bred anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 73 (offentlige tjenester på transportområdet), artikel 86, stk. 2 (om virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse) og artikel 87, stk. 2 (om støtte af social karakter til enkelte forbrugere) kunne i visse tilfælde danne grundlag for sådanne bestemmelser.

2.6.3 **Økonomiske mål:** de økonomiske mål med en europæisk politik for regioner med permanente handicap skal bidrage til disse regioners integration i det indre marked under hensyntagen til deres sociale og miljømæssige sårbarhed. De frie markedsprincipper bør således afstemmes efter principperne om økonomisk, social og territorial samhørighed.

2.6.3.1 Den økonomiske integration af disse regioner i det indre marked forudsætter ligelige vilkår.

2.6.3.2 Generelt kunne de ekstra transportomkostninger udlignes gennem direkte støtte til virksomhederne.

2.6.3.3 Fra sag til sag og afhængigt af situationen kunne der træffes foranstaltninger for at opveje det lokale markeds ringe størrelse og de naturlige og menneskelige ressourcers begrænsede karakter. De kunne omfatte støtte- og tilskyndelsesforanstaltninger til den private sektor, som tilpasses de respektive erhvervsgrænes karakter, rentabilitet samt sociale og miljømæssige indvirkning.

2.6.4 **Miljømæssige mål:** de miljømæssige mål med en europæisk politik for regioner med permanente handicap skal sikre, at miljøet i disse regioner beskyttes, uden at det går ud over deres økonomiske og sociale udvikling. Med »miljø« menes naturressourcer, landskaber og økosystemer i disse regioner samt deres kulturarv af forskellig art: arkitektur, mindesmærker, sproglige arv, sangskat, danse, litteratur, kunsthåndværk osv.

2.6.4.1 Beskyttelsen af miljøarven skal ikke ske ud fra et stilstående eller nostalgisk mål om at gøre regionerne med

permanente handicap til »indianerreservater«. Det drejer sig tværtimod om en aktiv og dynamisk indsats, som navnlig skal fremme den bæredygtige udvikling, der er nødvendig for at fastholde lokalbefolkningen og sikre den gode livsbetingelser.

2.6.4.2 Miljømålene kræver indgreb på vidt forskellige niveauer: lokalt naturligvis, men også på nationalt, europæisk og undertiden endda globalt plan. For eksempel:

- bevarelse af den sproglige arv kræver uddannelsespolitiske foranstaltninger på lokalt og nationalt plan;
- beskyttelse af kysterne mod havforurening kræver overvågning af skibsfarten i nationalt og internationalt farvand og restriktioner (som ved passage gennem sunde), der aftales ikke alene mellem nabolandene, men også på internationalt plan (i IMO-regi);
- forvaltningen af fiskeressourcerne involverer — afhængigt af de enkelte tilfælde — ikke alene regionerne, medlemsstaterne og EU, men også tredjelande (f.eks. i Caribien) og internationale organer (som i tilfældet med fiskeriet i Nordatlanten);
- alle foranstaltninger i tilknytning til overvågningen af drivhuseffekten og begrænsningen af dens konsekvenser må nødvendigvis tages op på alle de nævnte niveauer, men også på verdensplan, i FN-regi og på de forskellige miljøkonferencer.

2.6.4.3 Miljømålene er i meget vid udstrækning et spørgsmål om styring. Øsamfundene og samfundene i de nordligste egne, bjergområder eller den yderste periferi bør høres og om muligt inddrages i beslutningstagningen om de miljøspørgsmål, der berører dem.

2.6.4.4 EU bør ved drøftelsen af miljøspørgsmål i internationale fora (f.eks. ved indgåelse af fiskeriaftaler med tredjelande eller i forbindelse med bekæmpelsen af drivhuseffekten) blandt andet tage hensyn til den særligt sårbare situation, som dets regioner med permanente handicap befinder sig i.

### 3. Slutbemærkning

3.1 I betragtning af den store betydning og spredte beliggenhed, som kendetegner de her behandlede regioner, og i lyset af de overvejelser og forslag, som EØSU fremsætter for at fremme deres integration, vil EØSU fortsat følge udviklingen i denne problematik og bidrage til evalueringen af de forskellige politikker, som skal løse disse regioners problemer.

Bruxelles, den 10. februar 2005

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg