



CRPM CPMR

CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

36. Hauptversammlung der CRPM 1.-3. Oktober 2008 - Bayonne (Aquitanien, Frankreich)

Die peripheren Küstenregionen, deren Liste folgt, kamen in Bayonne (Aquitanien, Frankreich) am 1.-3. Oktober 2008 im Rahmen der 36. Hauptversammlung der CRPM zusammen.

ABERDEEN CITY (UK), ABERDEENSHIRE (UK), AÇORES (PT), ALENTEJO (PT), ANDALUCIA (ES), ANGUS (UK), AQUITAINE (FR), ARAGÓN (ES), ARGYLL & BUTE (UK), ASTURIAS (ES), ATTIKI (GR), BALEARES (ES), BASSE-NORMANDIE (FR), BLEKINGE (SE), BORDER (DONEGAL, IE), BORNHOLM (DK), BREMEN*(DE), BRETAGNE (FR), BUSKERUD (NO), CALABRIA (IT), CAMPANIA (IT), ÇANAKKALE (TR), CANARIAS (ES), CANTABRIA (ES), CASTILLA Y LEÓN (ES), CATALUNYA (ES), COMUNITAT VALENCIANA (ES), CORNWALL (UK), CORSE (FR), DEVON (UK), EAST MIDLANDS REGIONAL ASSEMBLY (UK), EAST OF ENGLAND REGIONAL ASSEMBLY (UK), FAMAGUSTA (CY), FIFE (UK), FRIULI-VENEZIA-GIULIA (IT), GÄVLEBORG (SE), GOTLAND (SE), GOZO (MT), HALLAND (SE), HAMPSHIRE (UK), HAUTE-NORMANDIE (FR), HIGHLAND (UK), HIJUMAA & SAAREMAA (EE), HORDALAND (NO), IDA-VIRUMAA (EE), IONIA NISIA (GR), ISLE OF MAN (BRITISH ISLES), ITÄ-UUSIMAA (FI), KENTRIKI MAKEDONIA (GR), KLAIPEDA (LT), KYMENLAAKSO (FI), LA RÉUNION (FR), LANGUEDOC-ROUSSILLON (FR), LARNACA (CY), LISBOA E VALE DO TEJO (PT), MADEIRA (PT), MARTINIQUE (FR), MECKLENBURG-VORPOMMERN (DE), MIDI-PYRÉNÉES (FR), MIDTJYLLAND (DK), MØRE OG ROMSDAL (NO), MURCIA (ES), NAVARRA (ES), NOORD-HOLLAND (NL), NOORD-NEDERLAND (NL), NORDJYLLAND (DK), NORDLAND (NO), NORD-PAS DE CALAIS (FR), NORRBOTTEN (SE), NORTE (PT), NOTIO AIGAIIO (GR), ODESSA (UA), ORKNEY (UK), ØSTFOLD (NO), OSTROBOTHNIA (FI), OULU REGION (FI), PÄIJÄT-HÄME (FI), PAÍS VASCO (ES), PÄRNUMAA (EE), PAYS DE LA LOIRE (FR), PELOPONNISOS (GR), PICARDIE (FR), PODLASKIE (PL), POITOU-CHARENTES (FR), PRIMORSKO-GORANSKA (HR), PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (FR), PUGLIA (IT), RIGA (LV), ROGALAND (NO), SARDEGNA (IT), SCHLESWIG-HOLSTEIN (DE), SHETLAND (UK), SICILIA (IT), SKÅNE (SE), SOGN OG FJORDANE (NO), SOMERSET (UK), SOUSSE (TN), SOUTH OF SCOTLAND ALLIANCE (UK), SOUTH-WEST FINLAND (FI), STOCKHOLM (SE), TEKIRGAG (TR), TELEMAR (NO), TOSCANA (IT), TROMS (NO), TUKUMS (LV), TULCEA (RO), UUSIMAA (FI), VÄSTERBOTTEN (SE), VÄSTERNORRLAND (SE), VÄSTRA GÄTALAND (SE), VEST-AGDER (NO), VESTFOLD (NO), VILNIUS*(LT), WALES (UK), WESTERN ISLES (UK).

^(*) Beobachter

Die anwesenden Regionen bedanken sich bei der Region Aquitanien und bei ihrem Vorsitzenden, Herrn Alain Rousset, für die ihnen entgegen gebrachte Gastfreundschaft und den Empfang, der ihnen bereitet wurde.

Präsident Martini bedankt sich bei allen Teilnehmern die als Vertreter der regionalen Behörden und der europäischen Institutionen an der Arbeit der Konferenz teilgenommen haben. Er bedankt sich ebenfalls bei der französischen Regierung - amtierende Ratspräsidentschaft der Union - für deren Mitwirkung bei der Hauptversammlung.

Im Namen ihrer 159 Mitglieder hat die Konferenz der Peripheren Küstenregionen Europas bei ihrer 36. Hauptversammlung in Bayonne folgende Abschlusserklärung und Beschlüsse verabschiedet:

INHALT

ABSCHLUSSEKLRÄRUNG UND BESCHLÜSSE	
• I. ABSCHLUSSEKLRÄRUNG	S.3
• II. BESCHLÜSSE:	
II.1 HIN ZU EINER NACHHALTIGEN EUROPÄISCHEN POLITIK DER REGIONALEN KOHÄSION, HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN IN GEOGRAPHISCH ABGEGRENZTEN ZONEN (Von der Nord- und der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)	S.11
II.2 ENERGIE ALS PRIORITÄT DES NACHHALTIGEN ÖFFENTLICHEN BESCHAFFUNGSWESENS IN EUROPA (Von der Nord- und der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)	S.13
II.3 RÜCKWÜRFE INS MEER: EINE MIT DER NACHHALTIGEN FISCHEREI UNVEREINBARE VORGEHENSWEISE (Von der Nord- und der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)	S.16
II.4 SCHREIBEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DER TÄTIGKEIT DER ARBEITSGRUPPE TN-RIS (Von der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)	S.17
II.5 UNTERSTÜTZUNG DES SEEFRACHTGESCHÄFTS (Von Fife Council vorgelegter Beschluss)	S.18
II.6 NACHHALTIGER TOURISMUS (Von der Interkommissionen-Arbeitsgruppe «Tourismus» der CRPM vorgelegter Beschluss) Anhang : Statement on sustainable tourism development in European Maritime regions (Only in English and in French)	S.19

ABSCHLUSSEKTLÄRUNG

1. Die Entwicklungsstrategien, welche die Zukunft und den Wohlstand ihrer Mitbürgerinnen und Mitbürger sichern sollen, haben die regionalen Verantwortlichen in Europa in einem Kontext mit vielen offenen Fragen zu steuern.

ENTWICKLUNG DES GLOBALEN HINTERGRUNDES

2. Das Scheitern der Genfer Verhandlungen, die einen Erfolg der Doha-Runde bringen sollten, hat zu großen Unsicherheiten bei einigen für unsere Regionen essentiellen Fragestellungen geführt. So gibt es unklare Aussichten im Agrarbereich, aber auch bei der Konkurrenzfrage für die Unternehmen unserer Regionen und ihre Partnerschaften mit Wirtschaftszweigen anderer Kontinente.

3. Der Anstieg der Rohstoffpreise – vor allem bei Rohöl und Lebensmitteln – macht zweifellos eine Revision und Anpassung einiger Grundlagen unseres Wachstumsmodells für Wirtschaft und Beschäftigung erforderlich.

4. Die dringende Notwendigkeit, auf die klimatischen Veränderungen zu reagieren, wird auch unsere Entwicklungskonzepte grundlegend verändern. Dabei können heute noch nicht alle Konsequenzen des Klimawandels (auch nicht die Folgen für die EU-Gebiete) abgeschätzt werden.

5. Und schließlich werden auch die demographische Entwicklung und der wachsende Migrationsdruck in Europa unser gemeinschaftliches Leben beeinflussen.

EUROPÄISCHER HINTERGRUND

6. Die CRPM hat den 27 Staats- und Regierungschefs für die Unterzeichnung des Vertrags von Lissabon gratuliert. Die wichtigsten Errungenschaften aus der Arbeit des Konvents zur Zukunft Europas wurden darin übernommen, so zum einen die größere Anerkennung der Rolle der substaatlichen Behörden im Leben der Union, und zum anderen der Grundsatz der territorialen Kohäsion. Von den 27 Mitgliedstaaten haben bereits 24 den Vertrag ratifiziert. Nach dem Ergebnis des irischen Referendums wünscht sich die CRPM eine schnelle Lösung für das Inkrafttreten des Vertrags ab 2009.

7. Das jeweilige «Nein» beim französischen, niederländischen und irischen Referendum verlangt Antworten. Es ist Ausdruck der Fragen und Zweifel vieler unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger. Nur durch eine Union der Bürgernähe und Subsidiarität, in der den regionalen und lokalen Behörden eine wichtige Rolle zugeteilt wird, kann dieser Abkehr entgegengewirkt werden.

8. Der Ratifizierungsprozess des Vertrages sowie die Perspektive der Erneuerung der Kommission und des Europa-Parlaments im Jahre 2009 haben die Diskussion über bestimmte zentrale Politiken der Union (darunter die Regionalpolitik) für das kommende Jahrzehnt und die Debatte zum künftigen Haushalt der Union in den Hintergrund gedrängt. Die notwendige Zeitspanne für die Erstellung der mehrjährigen finanziellen Vorausschau 2014-2020 wird ab 2010 entsprechend gestrafft. Die CRPM bedauert dies zutiefst, denn die Institutionen und die Bürger brauchen diese Vorausschau um sich vom Projekt Europa überzeugen zu lassen. Bei den kommenden Wahlen zum Parlament wird sich das bemerkbar machen.

9. Die CRPM freut sich über die Fortsetzung bzw. die Aufnahme von Beitrittsverhandlungen mit neuen Staaten, vor allem mit denen aus Ex-Jugoslawien. Damit wird die Vereinigung des gesamten Kontinents vorangetrieben.

10. Die Hauptversammlung der CRPM unterstützt das Projekt einer europäischen Charta der regionalen Demokratie, das im vergangenen Mai vom Kongress der Gemeinden und Regionen Europas verabschiedet wurde.

11. Sie begrüßt die Bildung der „Euroregion Schwarzes Meer“, vergangene Woche in Varna (Bulgarien), und fördert deren Weiterentwicklung in enger Zusammenarbeit mit der Kommission Balkan-Schwarzes Meer der CRPM.

12. Die weiter oben genannten Entwicklungen im globalen und europäischen Kontext haben die Konferenz in ihrer Arbeit bestätigt. Die Konferenz möchte ihren Mitgliedregionen Gehör verschaffen, wenn Ende des Jahres 2009 die Verhandlungen über die Politiken der Union für das kommende Jahrzehnt beginnen und diese Politiken sich in den juristischen und finanziellen Instrumenten niederschlagen. Zu diesem Zweck werden für alle europäischen Politiken und manchmal auch für bestimmte weltweite Aktionen, die starke Auswirkungen auf die Territorien unserer Mitgliedregionen haben können, Analysen durchgeführt und Vorschläge ausgearbeitet. In der Jahreshauptversammlung von Göteborg am 1. und 2. Oktober 2009 wird dann eine Synthese davon gemacht, die der schwedischen Ratspräsidentschaft, der neuen Kommission und dem neuen Parlament vorgelegt wird. Die entsprechenden Vorschläge sollen als Grundlage für die Beteiligung der CRPM an die Diskussionen in den kommenden Jahre dienen.

Die Hauptversammlung bedankt sich ganz herzlich bei den Regionen, die sich bei dieser Arbeit engagiert haben, und vor allem bei denen, die für die Koordinierung zuständig waren. Sie übernimmt die Schlussfolgerungen aus den dazugehörigen Papieren, die vom Politischen Vorstand geprüft und verabschiedet wurden, und lädt die Arbeitsgruppen ein, ihre Tätigkeiten bis Oktober 2009 fortzusetzen.

Konkurrenzfähigkeit durch Innovation

13. Die von der Region Stockholm angeleitete Arbeitsgruppe TN-RIS (Towards New Regional innovation Systems) hat ihre Ergebnisse aus dem laufenden Arbeitsjahr anlässlich der diesjährigen Hauptversammlung vorgelegt. Die aus den Regionen Baskenland, Emilia-Romagna, Highlands and Islands, Lisboa e Val do Tejo, Bretagne, Uusimaa und Toskana bestehende Gruppe hat eine ausführliche Diagnose darüber geliefert, wie sich die Regionen über die Strukturfonds an der Innovationskapazität der europäischen Union beteiligen können. Sie arbeitet nun Vorschläge für die Verbesserung dieser Beteiligung und die Steigerung ihrer Wirksamkeit aus. Die Hauptversammlung nimmt das zur Kenntnis und bittet um:

- Fortsetzung der Arbeit unter Einbeziehung der geographischen Kommissionen, die Interesse an der Mitarbeit haben;
- die Aufnahme eines Dialogs zwischen der CRPM und der europäischen Kommission, im Hinblick auf die Berücksichtigung der Analysen und ausformulierten Vorschläge. Dafür könnte etwa im Laufe des Jahres 2009 ein Arbeitseminar veranstaltet werden, das sich an alle Regionen sowie an die Kommissare und die betreffenden Dienststellen der europäischen Kommission richtet.

Die Stärken des Seeverkehrs

14. Die CRPM hatte Gelegenheit, alle Akteure zu grüßen, die beim Gipfel der Staats- und Regierungschef im Dezember 2007 zur Entstehung einer integrierten europäischen Seeverkehrspolitik beigetragen haben. Für unsere Konferenz und ihre Mitgliedregionen ist dies eine wichtige Errungenschaft im europäischen Integrationsprozess. Es bietet sich nicht oft die Gelegenheit, den Institutionen der Union zu solch ehrgeizigen Initiativen zu gratulieren. Unser Dank gilt ganz besonders:

- Kommissar Joe Borg und der Task Force «maritime Angelegenheiten» die unter der Leitung von Herrn John Richardson während der drei Vorbereitungs Jahre die Arbeit des Kommissars begleitet hat;
- dem Präsidenten der europäischen Kommission, Herrn José Manuel Durão Barroso, weil er dafür gesorgt hat, dass diese Politik zu einem Vorhaben des gesamten Kollegiums mit den dazugehörigen Dienststellen wurde, anstatt das Projekt eines einzelnen zu sein. Bürokratische Barrieren sind somit dem politischen Willen gewichen;
- der portugiesischen Regierung, die während ihrer Ratspräsidentschaft viel Energie für den erfolgreichen Abschluss des hier angesprochenen Dossiers aufgewendet hat.

15. Es bleibt jedoch noch viel zu tun. Die praktische Umsetzung einer integrierten Seeverkehrspolitik bedarf einer Planung auf längerer Sicht, die mit dem jetzigen Aktionsplan 2008-2009 nicht gegeben ist. Dabei muss auch weiter gegangen werden, als lediglich eine verstärkte Zusammenarbeit unter den Mitgliedstaaten anzuregen und die Akteure auf dem inländischen Parkett zu mobilisieren. Von der Methode der offenen zwischenstaatlichen Koordinierung –deren Grenzen auch in anderen Bereichen nachweisbar sind- kann man nicht die Effizienz einer integrierten europäischen Seeverkehrspolitik erwarten. Ein richtiges Governance-Schema, das auf die geeigneten geographischen Ebenen angewandt wird, ist besser dafür geeignet.

16. Diesbezüglich erklärt die Konferenz sich und ihre geographischen Kommissionen zu einem ständigen Dialog mit den Dienststellen der GD Mare bereit. Sie begrüßt die Entscheidung der GD, sich intern nach Meeresbecken aufzugliedern.

17. Um sich weiter für eine vielversprechende Politik einzusetzen, hat die CRPM die Monitoring-Gruppe «Aquamarina» eingerichtet, und Jean-Yves Le Drian, Vorsitzender der Region Bretagne, mit ihrem Vorsitz betraut. Die sehr starke Beteiligung der Mitgliedregionen an dieser Gruppe zeugt von der ständigen Mobilisierung der Konferenz und von ihrem Wunsch, weiterhin genauso so eng an den neuen Etappen beteiligt zu werden, wie es von der Kommission und von den aufeinander folgenden Ratspräsidentenschaften (Deutschland und Portugal) in der Formulierungsphase gehandhabt wurde. Bedauerlicherweise wird die CRPM von der französischen Ratspräsidentenschaft nicht an den verschiedenen Ministergremien beteiligt, die sich mit Seeverkehrspolitik beschäftigen; dies bedeutet einen Rückschritt im Vergleich zu der seit zwei Jahren geltenden Praxis, und verheißt nichts Gutes für die Mobilisierung aller betroffenen Akteure.

18. Um der Bedeutung der maritimen Dimension der Union Rechnung zu tragen, haben die Kommission, das Parlament und der Rat beschlossen, einen «Maritime Day» zu feiern, und haben dafür den 20. Mai gewählt. An den Feierlichkeiten in diesem ersten Jahr war die CRPM aktiv beteiligt. Sie hat ihre Mitgliedregionen dafür mobilisiert und dabei den Verband «Sail for Europe» unterstützt, dessen Symbol das Segelschiff «Römische Verträge» ist, und der sich das Ziel gesetzt hat, das europäische Ideal mit Hilfe der europäischen Küstenregionen zu fördern. Die CRPM unterstützt das Bundesland Bremen bei seiner Bewerbung um die Ausrichtung des Maritime Day 2010.

Seeverkehr

19. Aus der Agenda der europäischen Kommission geht der Wille hervor, sich konsequent verschiedener Aspekte anzunehmen, die eine Förderung des Seeverkehrs behindern. Die CRPM ist darüber sehr erfreut und sichert der Generaldirektion Verkehr ihre ständige Dialogbereitschaft zu. Sie dankt Kommissar Jacques Barrot dafür, dass er zur Verfügung stand und gewillt war, zuzuhören; sie gratuliert Kommissar Tajani zu dessen Ernennung und äußert den Wunsch, die Zusammenarbeit mit ihm fortzusetzen.

In den kommenden Monaten wird sich die Gruppe «Aquamarina» unter anderem mit der Untersuchung folgender Vorschläge der europäischen Kommission beschäftigen, um sie dann an den Politischen Vorstand weiter zu geben:

- Mitteilung der Kommission für eine globale Strategie des Seeverkehrs 2008-2018 (Oktober 2008);
- Schaffung eines europäischen Seeraumes ohne innere Schranken (Oktober 2008);
- Sozialer Dialog in den Häfen (Ende 2008);
- Revision der maritimen Dimension der TEN-V (Grünbuch in 2009, Leitlinien in 2010).

Zudem wird sich die CRPM in diesem Herbst mit dem Bericht von Herrn Luis Valente de Oliveira, europäischer Koordinator, über die Implementierung der Hochgeschwindigkeits-Seewege auseinandersetzen. Sie bedankt sich ganz herzlich bei ihm für die Zusammenarbeit, zu der er im Rahmen dieser ihm anvertrauten Aufgabe bereit war.

Sicherheit im Seeverkehr

20. Die Hauptversammlung stellt mit Freude fest, dass das Europa-Parlament die Vorschläge der europäischen Kommission zum dritten Maßnahmen-Paket für die Sicherheit im Seeverkehr unterstützt; sie drängt den Rat, im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens dem Inhalt dieser Vorschläge zuzustimmen. Sie ermutigt das Parlament dazu, die für die Sicherheit der Meere notwendigen Auflagen beizubehalten.

21. Anlässlich einer Änderung der für die europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr geltenden Vorschriften hat die CRPM-Arbeitsgruppe «Aquamarina» Kommissar Barrot gebeten, die von der CRPM vertretenen Küstenregionen in das Verfahren zur Regelung des Seeverkehrs mit einzubeziehen. Die Hauptversammlung wundert sich sehr darüber, von Kommissar Tajani ein Ablehnungsschreiben erhalten zu haben. Sie erneuert ihr Gesuch bei der europäischen Kommission und dem Rat, und sie ist der Meinung, diese Absage stehe im Widerspruch zur konkreten Involvierung der Regionen wie sie bereits –auf allen Ebenen- bei den Schiffsunglücken der Erika und der Prestige erfolgt ist.

Verkehr

22. Die Hauptversammlung beauftragt den Politischen Vorstand, das Generalsekretariat und die geographischen Kommissionen mit den Vorbereitungen für eine Mitwirkung der CRPM bei der Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Dabei sollen sie sich auf die Sachnotiz des Generalsekretariats stützen, die vom Politischen Vorstand bei seiner Sitzung vom 27. Juni 2008 in Rhodos (Griechenland) geprüft wurde.

Aufwertung des Humankapitals

23. Am 1. Oktober 2008 wird die betreffende Arbeitsgruppe in Bayonne eine Etappe des Austauschs und des Transfers von good practices zu den vier folgenden Themen abschließen:

- Humankapitalbildung (Aquitanien);
- Soziale Eingliederung der Migranten (Stockholm);
- Flexicurity und Governance der Beschäftigungspolitiken (Asturien);
- Aktive Beschäftigungspolitiken (Toskana).

Ausgehend davon beauftragt die Hauptversammlung diese Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung von Vorschlägen, die als Grundlage für den Dialog zwischen der CRPM und den Generaldirektionen Beschäftigung, Bildung und Kultur im Jahr 2009 dienen können. Damit soll eine größere Effizienz der europäischen Ressourcen und eine stärkere Einbeziehung der Regionen in diese Bereiche der europäischen Aktion erreicht werden.

Migrationen

24. Darüber hinaus nimmt die Hauptversammlung den Vorschlag der Bildung einer Arbeitsgruppe zur Frage der Eingliederung der Migranten an. Gemäß des dafür ausgearbeiteten Lastenhefts wird diese Gruppe von der Region Schonen, im Rahmen der Arbeitsgruppe für Humanressourcen, Beschäftigung und Ausbildung geleitet.

Energie/Klima

25. Die Hauptversammlung übernimmt die Stellungnahme ihres Politischen Vorstandes zum Thema Energie. Diese basiert auf den Ergebnissen der Arbeitsgruppe «Energie», die sich unter Leitung der Region Navara mit dem von der europäischen Kommission vorgeschlagenen «Energie/Klima-Paket» auseinandergesetzt hat. Dieses Paket wird von der französischen Ratspräsidentschaft beim Gipfel der Staats- und Regierungschef im Dezember 2008 vorgelegt. Die Hauptversammlung ist mit der Tatsache, dass die regionalen und lokalen Behörden am Schnüren dieses Pakets nicht ausreichend beteiligt worden sind, unzufrieden. Ein Großteil der daraus abgeleiteten Maßnahmen ist nämlich von der regionalen und lokalen Ebene aus durchzuführen. Auch hier kann einzig und allein eine Governance auf mehreren Ebenen die Grundlage für die Erreichung der angegebenen Ziele bieten.

26. Die Konferenz ermuntert ihre Arbeitsgruppe zur weiteren Formulierung von ehrgeizigen Vorschlägen zur Entwicklung von nachhaltigen regionalen Energiepolitiken. Diese Vorschläge sollten vor allem die Stellungnahme untermauern, die der Politische Vorstand bei der Veröffentlichung des Weißbuchs zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels durch die europäische Kommission (Herbst 2008) abzugeben hat.

27. Die CRPM legt besonderen Wert auf die globalen Verhandlungen um eine Klimaschutz-Vereinbarung, die das Kyoto-Protokoll ablösen soll. Die Abschlusskonferenz dürfte in Kopenhagen im zweiten Halbjahr 2009 stattfinden. Unsere Mitgliedregionen fürchten zurecht, dass die territoriale Dimension des Klimaschutzes dabei zu wenig bzw. gar nicht beachtet wird, obwohl es gerade die lokalen und regionalen Behörden sind, die bei den erforderlichen Präventions- und Anpassungsmaßnahmen in vorderer Linie stehen.

Deshalb unterstützt die CRPM mit allen Kräften das Gipfeltreffen der Regionen der Welt für die nachhaltige Entwicklung. Dieses Treffen ist dem Klimawandel gewidmet und wird vom Network of Regional Governments for Sustainable Development (NRG4SD) auf Einladung der Region Bretagne, in Saint-Malo (FR) am 29. und 30. Oktober 2008 veranstaltet. Hiervon verspricht sich die CRPM Ergebnisse in zwei Richtungen:

- Die Ausformulierung von Vorschlägen der Regionen für die Einbindung der territorialen Dimension in die laufenden Verhandlungen, die von den Vorsitzenden der einzelnen Regionen an ihre in die Verhandlungen involvierten Staaten heranzutragen sie sind. Eine solche Berücksichtigung der territorialen Dimension wird zweifellos eine sehr starke politische Mobilisierung seitens der CRPM, des Ausschuss der Regionen, und der übrigen Regionen- und Städteverbände in Europa und auf den anderen Kontinente erfordern;
- Den Start eines ambitionierten Klimaschutz-Programms, der von den Regionen auf der nördlichen und der südlichen Halbkugel mit Hilfe der Agenturen der UNO und der europäischen Kommission angestoßen wird.

Landwirtschaft

28. Die Hauptversammlung nimmt zur Kenntnis, dass der Politische Vorstand zum «Beitrag der CRPM zur Reform der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP)» eine Stellungnahme herausgegeben hat. Diese Stellungnahme wird als Grundlage für einen Tag des Dialogs dienen, der am 23. Oktober 2008 in Nantes (FR) mit dem Ausschuss der Regionen veranstaltet wird, und an dem unsere Mitgliedregionen, Kommissarin Fischer Boel, Herr Michel Barnier, französischer Minister und amtierender Präsident des Agrarrates, sowie die Vertreter der landwirtschaftlichen Berufe zusammenkommen werden. Dieser Tag wird als Ausgangspunkt für die Fortsetzung der Arbeitsgruppe „Landwirtschaft“ dienen, die bis zur Hauptversammlung von Göteborg weitere Analysen und Vorschläge liefern soll. Die Konferenz freut sich darüber, dass die Regionen erstmals in den Debatten zur europäischen Landwirtschaft als Ansprechpartner akzeptiert werden.

29. Unsere Mitgliedregionen setzen sich für die Zukunft der europäischen Landwirtschaft ein, aber sie können auch nicht bei den hungerbedingten Unruhen im ersten Halbjahr 2008 ungerührt und tatenlos zusehen, schon wegen der absehbaren Auswirkungen der Hungersnöte auf die Migrationsströme. Die CRPM muss hier der Bitte der FAO um einen freiwilligen Beitrag der Mitgliedregionen am Ausbau der Nahrungskulturen in bestimmten Partnerregionen anderer Kontinente, insbesondere in den subsaharischen Ländern Afrikas und in der Karibik nachkommen. Über das FOGAR und in Verbindung mit den Dienststellen der europäischen Kommission werden entsprechende Arbeitsstrukturen mit den Regionen der übrigen Erdteile eingerichtet.

Tourismus

30. Die Hauptversammlung freut sich, dass die bei der Hauptversammlung 2007 gebildete Arbeitsgruppe „Tourismus“ an Einfluss gewonnen hat, denn dies ist ein wichtiges Thema für die Küstenregionen. Sie beauftragt die Regionen Sizilien und Västra Götaland sowie die Arbeitsgruppe selbst, einen Beitrag zur Empfehlung des Europa-Parlaments zu den Auswirkungen des Tourismus in den Küstengebieten und zu den Folgen für die regionale Entwicklung zu leisten.

Die Regionen auf dem globalen Parkett

31. Die globalen Faktoren, welche die Entwicklungsstrategien unserer Mitgliedregionen bedingen können, erfordern eine ständige Wachsamkeit, Analyse und Anpassungsarbeit. Einige davon sind bereits in Verbindung mit dem Klimawandel oder den Ernährungspolitiken erwähnt worden. Deshalb muss die Arbeit im Hinblick auf die **Berücksichtigung der territorialen Dimension im Globalisierungsprozess** in Kooperation mit den am besten geeigneten Partnern fortgesetzt werden. Die Hauptversammlung bedankt sich bei ihrem wissenschaftlichen Rat für die Sitzung, die er im Dezember 2007 auf Einladung des Vorsitzenden der Region Lisboa e Val do Tejo, Herrn Fonseca Ferreira, gemeinsam mit dem UNDP abgehalten hat. Das Gleiche gilt für den zweiten Internationalen Konvent für einen territorialen Entwicklungsansatz, der zu einer Abschlusserklärung geführt hat. Auf Einladung von Herrn Abdelhadi Benallal, Vorsitzender der Region Tanger-Tétouan kamen 1.200 Teilnehmer aus den fünf Kontinenten zu diesem Anlass in Tanger vom 12. bis zum 14. Mai 2008 zusammen.

32. Die **Weiterentwicklung des Globalen Forums der Zusammenschlüsse von Regionen (FOGAR)** sowie den Beitritt weiterer Regionenverbände aus Subsahara-Afrika und aus Asien zu diesem Forum nimmt die CRPM zur Kenntnis. Sie äußert ihre Zufriedenheit über dessen schrittweise Erlangung der juristischen und finanziellen Unabhängigkeit ab 2010. Sie bedankt sich ganz besonders bei den Mitgliedregionen, die freiwillig beim Ausbau des FOGAR mithelfen.

33. Die in Europa sowohl auf nationaler als auch auf gemeinschaftlicher Ebene vorhandenen Mechanismen der territorialen Solidarität haben bessere Chancen erhalten zu bleiben, wenn sich auf den anderen Kontinenten vergleichbare Mechanismen einstellen. Dies ist die Voraussetzung für eine Globalisierung, bei der alle Gebiete und Bevölkerungen profitieren. Daher möchte die Hauptversammlung Frau Kommissarin Danuta Hübner und den Direktoren der GD Auswärtige Beziehungen, Entwicklung und Regionalpolitik versichern, wie sehr sie sich darüber freut, dass sie diese Überzeugung teilen und ihre Verbreitung unterstützen. Der Dank der Hauptversammlung geht auch an Herrn Kemal Dervis, Administrator des UN-Entwicklungsprogramms.

34. Erfreulich ist auch für die Mitgliedregionen, dass aus dem Pariser Gipfeltreffen für das Mittelmeer am 13. Juli 2008 eine gemeinsame Erklärung hervorgegangen ist, die unter Artikel 3 den regionalen Behörden die ihnen gebührende Stellung in einer neuen euro-mediterranen Ambition zuerkennt. Mit Blick darauf

begrüßen sie die Verhandlungen mit dem Ausschuss der Regionen, die zur Schaffung einer formalen Vertretung der Gebietskörperschaften in den Instanzen des «Prozesses von Barcelona: Union Für den Mittelmeerraum» führen sollen. Die regionale und lokale euro-mediterrane Versammlung (ARLEM), die daraus entstehen sollte, wird den institutionellen Rahmen dafür bieten.

In diesem Zusammenhang steht die CRPM hinter den Vorschlägen ihrer intermediterranen Kommission (mit Michel Vauzelle als Vorsitzender), die darauf abzielen, **echte Kohäsionspolitiken entstehen zu lassen, die den Regionen und Staaten, die an dem «Prozess von Barcelona: Union Für den Mittelmeerraum» teilnehmen, zugute kommen.** Solche Vorschläge könnten auch die **Ostsee-Kommission** und die Kommission **Balkan & Schwarzes Meer** betreffen.

35. Die Hauptversammlung gratuliert der europäischen Kommission und vor allem der Generaldirektion Entwicklung für die Konsultationen an denen die CRPM beteiligt wurde. **Dabei ging es um die Rolle der Regionen in den europäischen Politiken der Entwicklungshilfe, um die Verbesserung der Governance dieser Politiken und um die Berücksichtigung einer spezifischen territorialen Dimension für die entsprechenden Hilfen im Rahmen der Haushaltsüberlegungen.** Die Mitgliedregionen, die sich stark in externen Kooperationen engagiert haben, werden sich weiterhin beraten, um die Wirksamkeit ihrer Mitwirkung zu steigern.

36. Die CRPM freut sich, zur **Plattform der Zusammenschlüsse von Regionen und lokalen Behörden** – zusammen mit dem RGRE, der VRE und der ARFE- zu gehören, die von der europäischen Kommission dazu ausgewählt wurde, um auf koordinierte Weise die Rolle der substaatlichen Behörden in der Entwicklungspolitik der Union im Laufe der kommenden Jahren zu fördern.

Hin zu einem europäischen Territorialpakt

37. Reiht man die hier untersuchten Betätigungsfelder aneinander, so hat man aber für unsere Mitgliedregionen noch keine Entwicklungsstrategie, die dem Bestreben der europäischen Union, sich in der Welt des 21. Jahrhunderts zu behaupten, den größtmöglichen Mehrwert bringen könnte. Drei Bestandteile fehlen noch, damit die einzelnen Komponenten zu einem echten gemeinsamen Vorhaben verschmelzen, das die Energien der regionalen Regierungen, der Bevölkerung und der Wirtschaft mobilisieren kann.

38. ●Die mit der Einheitlichen Europäischen Akte (EEA) zum Zweck der Verwirklichung des großen gemeinsamen Marktes eingerichteten **Mechanismen der territorialen Solidarität** müssen weiter ihre Rolle spielen. Es wäre erstaunlich, wenn die Europäische Union für sich selbst darauf verzichten würde, während sie zur gleichen Zeit versucht, ihre zwanzigjährige Erfahrung bei Staaten und kontinentalen Zusammenschlüssen zur Geltung zu bringen, und sie damit das Interesse der globalen Institutionen für Entwicklung weckt. Die Hauptversammlung möchte ihre sehr große Besorgnis zum Ausdruck bringen, denn die europäische Kommission macht keine klaren Aussagen darüber, dass die Union im nächsten Zeitraum der mehrjährigen finanziellen Vorausschau (2014-2020) **eine Regionalpolitik mit Einbeziehung aller Regionen verfolgen will.** Dabei handelt es sich aber um eine wesentliche Errungenschaft für den europäischen Integrationsprozess, eine der wenigen, die durch greifbare Bürgernähe eine Annäherung zwischen den Institutionen der Union und unseren Mitbürgern ermöglicht hat. Die Hauptversammlung lädt sämtliche Mitgliedregionen dazu ein, diese Sorge an ihre nationalen Regierungen, ihre nationalen und europäischen Parlamentarier und die europäische Kommission heranzutragen. Sie fordert den Ausschuss der Regionen und die übrigen Zusammenschlüsse von Regionen und lokalen Behörden dazu auf, gemeinsame Schritte zu unternehmen. Sie sichert noch einmal ihre Bereitschaft zu, an der notwendigen Weiterentwicklung der vorhandenen Leitlinien und Instrumente zu arbeiten. Im Laufe der zwei vergangenen Jahre hat sie bereits Analysen und Vorschläge zu folgenden Aspekten geliefert:

- Anstreben einer Konvergenzpolitik;
- Politik der territorialen Exzellenz;
- territoriale Zusammenarbeit mit strategisch und integrationstechnisch besseren Vorhaben;
- Entstehung von Kohäsionspolitiken in der Nachbarschaft der Union.

39. ●Die erhoffte Implementierung des Vertrags von Lissabon muss zudem eine verstärkte juristische Grundlage für die Rolle und **die Stellung der regionalen und lokalen Behörden** und für deren Vertreter bieten. Durch **die Einführung des Prinzips der territorialen Kohäsion** muss sie auch den Rahmen für den territorialen Ansatz des europäischen Integrationsprozesses erweitern. Beide Aspekte haben eine lange politische Tradition der Verhandlungen zwischen der zentralen Gewalt und den dezentralen Behörden. Sie können und müssen als Ausgangspunkt für **eine neue Etappe in der Weiterentwicklung der Governance der Europäischen Union** dienen.

40. •Die Umsetzung des Prinzips der territorialen Kohäsion muss weit über die alleinige Regionalpolitik hinaus gehen. Dieses höchst politische Konzept, das auf dem Gedanken einer gerechten Behandlung der Territorien gründet, wirkt sich auf zahlreiche Politiken auf allen Ebenen der öffentlichen Aktion aus. Der gemeinschaftliche Mehrwert der territorialen Kohäsion wird sich erst durch eine offene Diskussion sämtlicher europäischer Politiken zeigen. Daher sind auch innerhalb der Union **neue Governance-Mechanismen zu schaffen** die für Kompatibilität und Synergie sorgen sollen:

- unter den oben genannten europäischen Politiken, durch geeignete Verknüpfungen unter den Dienststellen der europäischen Kommission;
- unter den geographischen Ebenen des europäischen Territoriums und den Akteuren, die diese vertreten, so dass eine Dynamik des Subsidiaritätsprinzips gegeben ist, dass sich die Bemühungen ergänzen und der gemeinschaftliche Mehrwert eindeutig bestimmt werden kann.

Die territoriale Agenda, die bis jetzt auf zwischenstaatlicher Ebene gehandhabt wurde, würde damit ihren ganzen Sinn bekommen; Diesbezüglich begrüßt die CRPM die Haltung der 27 Minister, die während der portugiesischen Ratspräsidentschaft die notwendige Verknüpfung zwischen der territorialen Agenda und den Handlungsinstrumenten der Union, insbesondere dem EFRE, erkannt haben.

Die Hauptversammlung ruft die europäische Kommission dazu auf, bei ihren Vorschlägen an den Rat und das Parlament **etwas zu wagen**. Die CRPM wird sich sehr aktiv an der Konsultation im Anschluss an die Veröffentlichung des Grünbuchs über die territoriale Kohäsion beteiligen. Sie wird den Ausschuss der Regionen bei der Vorbereitung seiner Stellungnahme unterstützen und sich um die erforderliche Abstimmung mit den übrigen Zusammenschlüssen von Regionen und lokalen Behörden bemühen.

41. Getreu den Aussichten, die mit den Innovationen im Lissabonner Vertrag eröffneten wurden, schlägt die Hauptversammlung vor, im Anschluss an die Verhandlungen der kommenden Jahre über die mehrjährige finanzielle Vorausschau der Union einen **Territorialen Pakt** über Ziele und Umsetzung dieser Vorausschau vorzubereiten. Dieser Pakt zwischen der europäischen Kommission, dem Rat, dem Parlament, dem Ausschuss der Regionen und den wichtigsten Zusammenschlüssen von regionalen und lokalen Behörden würde 2013 unterzeichnet werden. Die Vorbereitungsjahre für einen solchen Pakt wären an sich schon ein wichtiges Zeichen für eine neue Einbindung aller Ebenen der öffentlichen Hand in das Abenteuer Europa. Unterzeichnung und Durchführung zwischen 2014 und 2020 würden sich als sehr nützlich für die Annäherung zwischen den EU-Institutionen und der Bevölkerung erweisen.

MITTELFRISTIGE WEITERENTWICKLUNG DER CRPM

42. Die Hauptversammlung freut sich, 4 neue Mitgliedregionen in ihren Reihen aufnehmen zu dürfen: Larnaca (Zypern), Ida-Virumaa (Estland), Samsun (Turkei), Angus (Vereinigtes Königreich).

43. Die Hauptversammlung nimmt Notiz vom Stand der Reflexionsarbeit zur Zukunft der CRPM. Sie bedankt sich beim Politischen Vorstand und dem Generalsekretariat für die Qualität der geleisteten Arbeit. Sie erteilt ihnen den Auftrag, Vorschläge zu unterbreiten, die bei der Hauptversammlung von Göteborg im Jahr 2009 geprüft werden.

Einstimmig angenommen

- II -
BESCHLÜSSE

~~~~~

**II.1 HIN ZU EINER NACHHALTIGEN EUROPÄISCHEN POLITIK DER REGIONALEN KOHÄSION –  
HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN IN GEOGRAPHISCH ABGEGRENZTEN ZONEN**  
(Von der Nord- und der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)

~~~~~

**II.2 ENERGIE ALS PRIORITÄT DES NACHHALTIGEN ÖFFENTLICHEN BESCHAFFUNGSWESENS IN
EUROPA**
(Von der Nord- und der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)

~~~~~

**II.3 RÜCKWÜRFE INS MEER: EINE MIT DER NACHHALTIGEN FISCHEREI UNVEREINBARE  
VORGEHENSWEISE**  
(Von der Nord- und der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)

~~~~~

II.4 SCHREIBEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DER TÄTIGKEIT DER ARBEITSGRUPPE TN-RIS
(Von der Ostseekommission vorgelegter Beschluss)

~~~~~

**II.5 UNTERSTÜTZUNG DES SEEFRACHTGESCHÄFTS**  
(Von Fife Council vorgelegter Beschluss)

~~~~~

II.6 NACHHALTIGER TOURISMUS
(Von der Interkommissionen-Arbeitsgruppe «Tourismus» der CRPM vorgelegter
Beschluss)

~~~~~

**ANHANG: STATEMENT ON SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT IN EUROPEAN MARITIME  
REGIONS (NUR AUF Englisch und Französisch)**

~~~~~

HIN ZU EINER NACHHALTIGEN EUROPÄISCHEN POLITIK DER REGIONALEN KOHÄSION HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN IN GEOGRAPHISCH ABGEGRENZTEN ZONEN

Von der Ost- und der Nordseekommission vorgelegter Beschluss

Die Nordsee- und die Ostsee-Kommission:

- Unterstützen die Berücksichtigung der geographisch abgegrenzten Regionen, wie sie aus dem Vertrag von Lissabon unter Artikel 158 hervorgeht, und begrüßen die neue Auffassung der Regionalpolitik mit Einbindung der territorialen Dimension als ganzheitlicher Ansatz. Dabei setzen sie angemessene finanzielle Instrumente voraus, um eine auf die Bürgen der territorialen Kohäsion basierende Regionalpolitik der EU zu fördern.
- Werden weiterhin alles daran setzen, um die Zukunft der Innovation auf regionaler und auf lokaler Ebene zu sichern, um die Verkehrsanbindung und die Infrastruktur zu verbessern, indem sie sich auf die Strategien von Lissabon und Göteborg stützen, um die Position der peripheren Regionen mit Blick auf die europäische Kohäsionspolitik nach 2013 zu festigen. Sie zweifeln nicht daran, dass die finanziellen Mittel der EU gezielt für die Verringerung der sozio-ökonomischen Disparitäten unter den Regionen eingesetzt werden.
- Sind davon überzeugt dass der Moment gekommen ist, darauf aufmerksam zu machen, dass die speziellen Herausforderungen und Möglichkeiten dieser Regionen genau ermittelt und bekannt gemacht werden müssen. Hier sollte man sich auf dauerhafte Stadt-Land-Partnerschaften stützen, einen wirksamen Dialog mit den nationalen Regierungen und der EU in Gang setzen, sowie der Nutzung der Potentiale und der Verbesserung der Attraktivität von schwach besiedelten, Insel-, Grenz- und Bergregionen eine größere Bedeutung einräumen.
- Möchten hervorheben, dass die schwach besiedelten, sowie die Insel-, Grenz- und Bergregionen reich an Ressourcen, an positiven externen Effekten und an territorialer Exzellenz sind, welche allesamt einen Mehrwert für die EU darstellen.
- Stehen für das Subsidiaritätsprinzip ein, sowie für einen Rahmen, der die Anwendung von regionalen Modellen erlaubt, mit denen das lokale Potential der Regionen gestärkt werden kann, um sich damit regionale, nationale und internationale Vorteile zu verschaffen.

Zukünftige europäische Kohäsionspolitik

Die Nordsee-Kommission (NSC) und die Ostsee-Kommission (BSC) der CRPM unterstützen die territoriale Kohäsion wie in der Strategie von Lissabon vorgeschlagen. Sie möchten zusammen mit der europäischen Union dazu beitragen, die wirtschaftlichen und sozialen Unterschiede zu verringern und die Kohäsion unter den Regionen und den Staaten zu verstärken. Die Regionen sind das Herzstück des Europa-Projektes für die Zeit nach 2013. Voraussetzung ist ein fester und dauerhafter politischer Rahmen für die territoriale Kohäsion. Dieser sollte genügend Handlungsfreiheit bieten, um verschiedene regionale Prioritäten festzulegen und dabei das aktuelle und künftige Potential zu nutzen.

Artikel 158: Regionen und territorialer Zusammenhalt

Wir unterstützen die Berücksichtigung der Regionen, die aufgrund von geographischen Nachteilen mit Entwicklungsschwierigkeiten zu kämpfen haben, im neuen Lissabonner Vertrag, der dabei unter Artikel 158 auf die Notwendigkeit einer besonderen Herangehensweise hinweist. Mit einer solchen gesetzlichen Grundlage sollte sicher gestellt werden, dass die besonderen Umstände in diesen Regionen auch in anderen europäischen Politikbereichen, wie etwa in der Regionalpolitik, der Wettbewerbspolitik, der Politik der öffentlichen Beihilfen, der Umwelt-, Verkehrs- oder Fischereipolitik berücksichtigt werden. Dass nun in der Regionalpolitik für Europa ein neuer Ansatz gilt, wird dadurch sichtbar, dass die wirtschaftliche und soziale Kohäsion um die territoriale Dimension ergänzt wurde. Wir begrüßen diesen Prozess, bei dem die Rolle der peripheren Regionen durch die Ausrichtung auf ihre geographischen Besonderheiten verstärkt wird.

Als Beispiel für eine geographische Zone, in der die geographischen Nachteile in Vorteile umgewandelt werden können, kann die Nordkalotte genannt werden. Diese Zone, die auf Klimaveränderungen sensibel reagiert, verfügt über beträchtliche natürliche Ressourcen, das heißt sie birgt den Wohlstand Europas in sich. Wie auch andere schwach besiedelte Regionen Europas weist sie eine geringe Bevölkerungsdichte auf. Die peripheren Regionen wie die nördlichen Gebiete, die Inseln, Bergregionen usw. sind reich an Ressourcen und an territorialer Exzellenz, und **stellen alle einen Mehrwert für die EU dar**, vorausgesetzt man erlaubt ihnen, sich zu entwickeln und zu wachsen. Ohne gute Entwicklungsbedingungen für die Personen, die in diesen Regionen leben, wird es

noch schwieriger werden, diese Ressourcen zu nutzen, von denen Europa auch im größeren Maßstab abhängig ist. Um die vorhandenen Potentiale zur Geltung zu bringen, bedarf es eines guten Dialogs zwischen der EU und den peripheren Regionen bzw. deren Regierungen.

Die ländlichen Randgebiete als Mehrwert

Das Leben in den Randgebieten birgt viele Herausforderungen, aber bietet auch zusätzliche Möglichkeiten für die Bevölkerung, die Unternehmen, die Behörden und die Umwelt. Denselben Herausforderungen sehen sich oft die Insel- und Bergregionen in Europa gegenüber gestellt. Da die europäische Union gegenwärtig an einer Politik der territorialen Kohäsion für die Zeit nach 2013 arbeitet, möchten die Nord- und die Ostseekommission darauf hinweisen, dass es nun an der Zeit ist, diese Chancen und Risiken für die peripheren Regionen zu ermitteln und bekannt zu machen.

Traditionell tragen die Randgebiete wesentlich zur Wirtschaft des Landes bei. Die natürlichen Ressourcen in Zusammenhang mit Energie, Forstwirtschaft, Bergbau, Fischerei und Landwirtschaft werden zugunsten der Gemeinschaft lokal gewonnen. Dazu kommen noch die kulturellen Aspekte, die das Tourismus-Potential und die lokale, regionale und nationale Identität stärken. Die indirekte Folge einer Randlage ist allerdings, dass die spezifischen Bedürfnisse oft an zweiter Stelle hinter den Bedürfnissen der zentraler gelegenen und stärker bevölkerten Zonen kommen, weil das «öffentliche Interesse überwiegt». Hier müssen wir uns aber vor Augen führen, dass Städte nicht als isolierte Gebilde existieren, sondern in den ländlichen Gebieten eingefügt sind, wo sie von den externen Effekten wie frische Luft und Wasser, Raum für Freizeit und Erholung, Kultur, Landschaft und biologische Vielfalt abhängen. Deshalb müssen Stadt-Land-Partnerschaften aufgebaut werden.

Territoriale Perspektive

Angesichts der immer weiter verbreiteten Engpass- und Überlastungssituationen und der Konzentration um die städtischen Großräume in Europa sollte auf die Bedeutung der ländlichen Werte an der Peripherie hingewiesen werden und nach einem Ausgleich zwischen Peripherie und Zentrum gesucht werden. Die Regionen in Randlage stehen vor Herausforderungen wie höhere Entwicklungs- und Lebenskosten, Mangel an Infrastrukturen, größere Entfernungen zu den Märkten, weniger qualifizierte Personen mit Hochschulabschluss, Alterung der Bevölkerung, Verschwinden der sozialen Einrichtungen, Rückgang des Kulturangebots usw. Folglich sind die öffentlichen Ausgaben dort hoch, wie auch die Kosten für die Privatindustrie.

Es ist an der Zeit, die Prioritäten neu auszurichten, um das vorhandene Potential zu nutzen und die Attraktivität zu steigern. Daher möchten die Nord- und die Ostseekommission betonen, dass nicht nur das BIP als Indikator herangezogen werden sollte, sondern auch Aspekte der natürlichen und kulturellen Ressourcen, sowie die positiven externen Effekte, die von den Regionen gebotenen Möglichkeiten und deren Vielfalt. Die von der CRPM vorgeschlagene Politik der territorialen Exzellenz könnte im Rahmen der zukünftigen Kohäsionspolitik in allen europäischen Regionen Anwendung finden, um das Potential der einzelnen Regionen zu optimieren. Somit bekäme die Kohäsionspolitik noch eine wichtige räumliche Dimension. Der Grundgedanke ist, dass alle Regionen sich entwickeln können, wenn die entsprechenden Vorteile und Nischen genutzt werden. Wissen, Innovation und Konkurrenzfähigkeit würden damit auf regionaler Ebene gestärkt und die Regionen als Lebens- und Arbeitsraum attraktiver. Die EU erklärt, Menschen sollten nicht aufgrund der Orte, an denen sie leben, benachteiligt werden. Tatsächlich sollte diese Aussage die Grundlage für die neue Politik der territorialen Kohäsion bilden.

Regionale Modelle und Subsidiaritätsprinzip

Ein ganzheitlicher Ansatz muss alle politische Bereiche abdecken, wenn es um regionale Entwicklung, um Kohäsionspolitik und um territoriale Kohäsion geht; zudem muss unbedingt auf eine klare Definierung der Begriffe geachtet werden. Den Grundsatz der Subsidiarität anzuwenden und auf die Werkzeuge der Regionalpolitiken zurückzugreifen, um es jeder Region zu ermöglichen, in den peripheren und ländlichen Zonen die territoriale Exzellenz zu verstärken, ist die beste Art und Weise, wie man für territoriale Kohäsion und für Stabilität und Wohlstand in den peripheren Gemeinschaften sorgen kann. Durch die Anwendung von geeigneten Regionalmodellen, die auf die einzelnen Region zugeschnitten sind, wird Europa den bereits erwähnten Mehrwert im größeren Rahmen erhalten, und dadurch wird seine Wirtschaft noch weiter gestärkt.

Einstimmig angenommen

(Hinweis – Als «positive externe Effekte» werden die Merkmale und Ressourcen bezeichnet, die den urbanen Zonen von den ländlichen, schwach besiedelten Regionen, sowie den Insel-, Grenz- und Berggebieten, oft kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Zu den häufig genannten Beispielen gehören: Luft- und Wasserqualität, Raum für Freizeit, Abgeschiedenheit, Natur, Kulturlandschaften, Umweltmerkmale wie die Landschaft.

ENERGIE ALS PRIORITÄT DES NACHHALTIGEN ÖFFENTLICHEN BESCHAFFUNGSWESENS IN EUROPA

Von der Ost- und der Nordseekommission vorgelegter Beschluss

SYNTHESE

In Anbetracht der Bedeutung und der Dringlichkeit der Aufgaben, unsere Energieversorgung in Europa zu sichern, und gleichzeitig die Energieeffizienz und geringe CO₂-Emissionen zu gewährleisten, ist es empfehlenswert, wenn die Kommission den Fokus auf die Zusammenhänge zwischen diesen einzelnen Aspekten legt und beim nachhaltigen öffentlichen Beschaffungswesen der Energie eine vorrangige Stellung einräumt.

Die Kommission sollte dafür sorgen, dass wir sämtliche relevante Politiken und Richtlinien aufeinander abstimmen, um die nationalen und lokalen Regierungen zur «Ökologisierung» ihres Beschaffungswesens zu zwingen, insbesondere in bezug auf Energieeffizienz und -Erzeugung und auf die Versorgung mit umweltschonenden und erneuerbaren Energien.

KONTEXT

Das öffentliche Beschaffungswesen macht 16% des BIP der EU aus.

Nachhaltiges öffentliches Beschaffungswesen

Nachhaltiges öffentliches Beschaffungswesen bedeutet, die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung auf die öffentlichen Aufträge anzuwenden. In den Bemühungen um den Erhalt einer bewohnbaren Welt und um eine vernünftige Lebensqualität für die Menschen nimmt dieses Konzept eine Schlüsselrolle ein. Hierbei gibt es eine breite Palette an Bedingungen, die in allen Phasen der Auftragsvergabe zur Anwendung kommen können.

Jede Organisation, die ihre Auswirkungen auf die Umwelt begrenzen will, muss daher ihre Aufmerksamkeit darauf richten, welche Menge an fossilen Brennstoffen sie im Zusammenhang mit ihren Tätigkeiten für Heiz-, Energie- und Transportzwecken verbraucht. Dieselbe Aufmerksamkeit muss auch den Treibhausgas-Emissionen der Lieferanten geschenkt werden. Angesichts der Kaufkraft der lokalen Behörden werden die Beschaffungspolitiken mit der Zeit einen immer größeren Einfluss auf die Versorgungsketten haben.

Energie und Aktionsplan von Bali

Die europäische Union hat die bei der UN-Klimakonferenz in Bali, Indonesien, getroffene Vereinbarung zur Aufnahme formaler Verhandlungen über globale Klimapolitik nach 2012, sowie die sogenannte Bali-Roadmap, die ein Programm für diese Verhandlungen aufstellt, begrüßt. Der Vorsitzende der europäischen Kommission, José Manuel Barroso, erklärte: «Wir haben hart gearbeitet, um zu diesem Ergebnis zu gelangen. Dies ist ein wichtiger Schritt nach vorne. Europa ist entschlossen, alles in seiner Macht stehende zu tun, um weitere Fortschritte zu verzeichnen. Ich appelliere an alle unsere Partner, diese Verpflichtungen ernst zu nehmen und rasch zu handeln. Wir haben nur einen Planeten. Gemeinsam sind wir – entwickelte Länder und Entwicklungsländer – erfolgreich.»

UN-Aktionsplan von Bali (Dezember 2007)

(nachfolgend aufgeführt sind sachdienliche Auszüge aus dem Aktionsplan, die in Verbindung mit den Maßnahmen der lokalen Behörden in bezug auf die Klimaveränderung stehen und die sich auf das nachhaltige Beschaffungswesen beziehen werden)

Die Konferenz der Vertragsparteien hat Folgendes vereinbart:

(b) vermehrte nationale/internationale Maßnahmen zur Minderung der Klimaänderungen, unter anderem unter Berücksichtigung von Folgendem: ...

(vii) Möglichkeiten einer Stärkung der Katalysatorrolle des Übereinkommens, indem multilaterale Organe, der öffentliche und der private Sektor, und zivilgesellschaftliche Gruppen angeregt werden, aufbauend auf Synergien zwischen den Aktivitäten und den Prozessen, zur kohärenten und integrierten Unterstützung von Minderungsmaßnahmen beizutragen;

(e) vermehrte Anstrengungen zur Bereitstellung von Finanzmitteln und Investitionen zur Unterstützung von Minderungs- und Anpassungsmaßnahmen sowie die Technologiekooperation, unter anderem unter Berücksichtigung von Folgendem: ...

(v) der Mobilisierung von Finanzmitteln und Investitionen des öffentlichen und privaten Sektors einschließlich der Förderung von kohlenstoffarmen Investitionsalternativen;

EUROPA UND DIE NACHHALTIGE BESCHAFFUNG

Als größte Informationsquelle über das nachhaltige öffentliche Beschaffungswesen auf europäischer Ebene verfügen wir über:

Die Generaldirektion Umwelt der europäischen Kommission - **vor allem mit der Abteilung GPP, zuständig für das umweltorientierte öffentliche Beschaffungswesen**. Die GD Umwelt hat im Juli 2007 eine (für die EG vom Öko-Institut und dem ICLEI durchgeführte) Studie zu den Kosten/Vorteilen des „green public procurement“ (kurz GPP) in Europa veröffentlicht. Ihr Fazit lautet, dass umweltfreundliche Produkte weder teurer noch billiger als ihre nicht umweltfreundlichen Alternativen sind.

http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/eu_recommendations.pdf

Zu den wichtigsten Feststellungen der Studie gehört, dass das politische Engagement (auf allen Regierungsebenen) für das Vorantreiben der Ökologisierung des Beschaffungswesens entscheidend ist. Die GD hat auch ausdrücklich erwähnt, dass der Bericht über die CRPM verteilt werden sollte, aufgrund deren großen Glaubwürdigkeit für die Entscheidungsträger.

Der ICLEI, internationaler Rat für lokale Umweltinitiativen, ist ein internationaler Verband aus lokalen Behörden und lokalen Regierungsorganisationen auf regionaler und nationaler Ebene, die sich für die nachhaltige Entwicklung einsetzen. Er verfügt über ein Team, das für das nachhaltige Beschaffungswesen zuständig ist und bietet Newsletter, besondere Events und fachbezogene Veröffentlichungen.

In der Regel verfügen die lokalen Behörden über hervorragende Projekte, Werkzeuge und Beratungsangebote (von der UNO bis zu den regionalen Quellen) um das nachhaltige Beschaffungswesen zu fördern, auch im Bereich Energie, in bezug auf Gebäude, Transport und die eigentliche Energieversorgung. Wir wollen hier diese Informationen nicht noch einmal aufführen, am Ende dieses Papiers sind die Links zu einigen der relevantesten Internetseiten angegeben.

Ziel des vorliegenden Papiers ist es, zu prüfen, welche Möglichkeiten sich der Nordsee-Kommission und der CRPM bieten, auf die EU hinsichtlich der Prioritäten im nachhaltigen öffentlichen Beschaffungswesen und der zukünftigen Vorschriften und Programme Druck auszuüben, und den «**PORSGRUNN CHALLENGE**» der Nordsee-Kommission zu stärken.

Künftige europäische Politik

Die europäische Kommission arbeitet zur Zeit an einem Initiativenpaket für ein ökologischeres öffentliches Beschaffungswesen, das auch für die lokalen Behörden gilt. Wichtig ist auch, dass die Kommission in der betreffenden Richtlinie klare Angaben dazu macht, was unter das GPP fällt.

Zur Zeit nehmen folgende drei Initiativen eine Schlüsselposition ein:

- a) Die nationalen Aktionspläne in bezug auf das umweltorientierte Beschaffungswesen
- b) Eine neue Mitteilung der Kommission
- c) Ein GPP-Vorschlag, der sich auf «grüne» Fahrzeuge bezieht.
(Quelle: Convention of Scottish Local Authorities - COSLA)

a) Die Mitteilung der EU aus dem Jahr 2003 über die integrierte Produktpolitik IPP gab vor, dass die Mitgliedstaaten bis Ende 2006 nationale Aktionspläne aufstellen sollten. In der Praxis haben es nur 12 Mitgliedstaaten erreicht. Folgender Link gibt Auskunft über den heutigen Stand dieser nationalen Aktionspläne.
http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/national_gpp_strategies_en.pdf

Im März wird die Kommission das Thema auf den neuesten Stand bringen und damit auf europäischer Ebene eine Zielsetzung in Sachen umweltorientierte öffentliches Beschaffungswesen vorschlagen.

b) Wir gehen davon aus, dass die Kommission gerade eine (als Orientierungshilfe dienende) Mitteilung fertig stellt, die 2008 veröffentlicht wird. Das ist ein entscheidender Schritt in Richtung eines Entwurfs für eine **Richtlinie über das umweltorientierte Beschaffungswesen, die dann im September 2008 vorgelegt wird.**

- **Freiwillige Zielsetzungen:** Wichtigster Bestandteil dieses Vorschlags ist eine Reihe von **freiwilligen Zielen, bei den bis 2010 20% und bis 2020 50% des lokalen öffentlichen Beschaffungswesens umweltfreundlich sein wird.** (die Zahlen der Zentralregierung liegen bei 30% im Jahr 2010 und 50% im Jahr 2020) Das durchschnittliche Niveau des umweltorientierten öffentlichen Beschaffungswesens (GPP) sollte bis dahin dem entsprechen, das die drei leistungsstärksten Staaten im Jahr 2006 vorweisen konnten.
- **Instrumentarium:** Die Kommission liefert Anhaltspunkte bei 11 Produktkategorien mit jeweils 4 Vergabekriterien: *Papier, Reinigungsmittel, Büromaschinen, Transportmittel, Möbel, Strom, Textilien, medizinische Geräte, usw.* Nächstes Jahr werden noch 12 weitere Produktkategorien vorgeschlagen.

c) Die Kommission bereitet zur Zeit einen neuen Vorschlag vor, mit dem die lokalen Behörden dazu ermutigt werden sollen, einen Teil der jährlichen öffentlichen Aufträge für umweltfreundliche Fahrzeuge zu vergeben. Vergangenes Jahr war nämlich ein Vorschlag mit genauen Auflagen für die lokalen Behörden im Europa-Parlament gescheitert. Daher will die Kommission nun vorsichtiger vorgehen und wird lediglich Mindeststandards für die Auftragsvergabe vorschlagen. Anhand dieser Standards können die lokalen Behörden dann eine ökologische Bewertung ihrer zukünftigen Flotten vornehmen.

ENERGIE ALS PRIORITÄT DES NACHHALTIGEN ÖFFENTLICHEN BESCHAFFUNGSWESENS IN EUROPA

Die im Rahmen dieses Papiers angestellten Nachforschungen zeigen, dass es keine spezifische Politik gibt, die darauf abzielt, das Thema Energie zu einer Priorität im nachhaltigen öffentlichen Beschaffungswesen zu machen. Es wird allgemein angenommen, dass man sich in Energiefragen bei der Auftragsvergabe nach den „good practices“ richtet. Angesichts der in Bali eingegangenen Verpflichtungen (s. oben) und der internationalen und europäischen Bestrebungen, die für den Klimawandel verantwortlichen Emissionen zu verringern, wird vorgeschlagen, dass die Ost- und die Nordseekommission sowie die CRPM sich bei der europäischen Union dafür einsetzen, dass Energie auch innerhalb der Programme für das GGP sowie in den zukünftigen gesetzlichen Vorschriften eine vorrangige Stellung einnimmt.

Die Bereiche, die in den zukünftigen Gemeinschaftspolitiken als vorrangig betrachtet werden, sollten näher untersucht werden. Im Vorfeld könnten allerdings schon Überlegungen zu folgenden Aspekten angestellt werden:

1. Energieeinkauf bei Anbietern von erneuerbarer bzw. grüner Energie
2. Eigenständige oder dezentrale Energieproduktion auf lokaler oder regionaler Ebene
3. Einrichtung eines Planungssystems, das der dezentralen Erzeugung von erneuerbaren Energien den Vorrang geben soll.
4. Vorschrift der Festlegung von Grenzwerten für CO₂-Emissionen im Lastenheft bei der Ausschreibung von Neubauten, Renovierungsarbeiten, Transporten, Anlagenbau, Energieversorgung aus alternativen Energiequellen, Zur Sicherung eines geringen Energieverbrauchs muss in den Ausschreibungsunterlagen auch auf die Vorgaben in Bezug auf kurze Transportwege und auf niedrige CO₂-Emissionen im gesamten Lebenszyklus aufmerksam gemacht werden.
5. Möglichkeiten der gemeinsamen Auftragsvergabe mit benachbarten Körperschaften, um so beim Einkauf von grüner/erneuerbarer Energie günstigere Preise zu erzielen.
6. Anpassung der europäischen Vorschriften an das öffentliche Beschaffungswesen, so dass die Ziele des GGP verwirklicht werden können.

FAZIT

Die Ost- und die Nordseekommission sowie die CRPM müssen dazu beitragen, die europäische Kommission davon zu überzeugen, den Energiefragen im nachhaltigen Beschaffungswesen eine vorrangige Stellung einzuräumen. Die Energiesicherung in Europa und die Verwirklichung der Klimaschutz-Ziele rechtfertigen einen solchen Schritt.

Links zum Thema

http://ec.europa.eu/environment/gpp/index_en.htm
<http://www.iclei.org/index.php?id=796>
<http://www.iclei-europe.org/?spupdate>
<http://www.iclei-europe.org/index.php?id=1820>
<http://www.iclei-europe.org/index.php?id=sustainableprocurem>
<http://www.iclei-europe.org/index.php?procuraplus>
<http://www.cannybuyer.com/guidebook/>

Einstimmig angenommen

RÜCKWÜRFE INS MEER: EINE MIT DER NACHHALTIGEN FISCHEREI UNVEREINBARE VORGEHENSWEISE

Von der Ost- und der Nordseekommission vorgelegter Beschluss

Hintergrund

Als Rückwürfe bezeichnet man den Anteil am Fischfang, der bei kommerziellen Fangeinsätzen nicht an Bord verbleibt, sondern ins Meer zurückgeworfen wird. Dabei sind die Fische häufig schon tot oder am Sterben. Diese Vorgehensweise wird von wirtschaftlichen und politischen Faktoren bestimmt; die zurückgeworfene Fische gehören häufig zu den Arten, welche die Fischer nicht anlanden dürfen, etwa aufgrund der auferlegten Quoten, oder weil es sich um unverkäufliche Arten handelt bzw. um Fische, deren Größe unter der Mindestanlandegröße liegt. Die Rückwürfe zählen zu den Beifängen eines Fischfangs, obwohl sich unter diesen Beifängen auch vermarktungsfähige Fische befinden, die nicht absichtlich gefangen wurden.

Aus einer jüngst durchgeführten Studie geht hervor, dass rund eine Million Tonnen Fische mit einem Wert von mehreren Millionen Euro (darunter Schellfisch, Kabeljau, Wittling und Plattfische wie die Scholle, die Seezunge und die Kliesche) jedes Jahr in die Nordsee zurückgeworfen werden, nachdem sie in die Schleppnetze der Trawler geraten sind. Sie sind meistens schon tot, wenn sie ins Wasser zurückgeworfen werden¹. Diese Menge entspricht nahezu einem Drittel des Gesamtgewichts an angelandeten Fischen und einem Zehntel der geschätzten Gesamtbiomasse der Fische in der Nordsee.

Aufgrund der verschiedenen Meereszonen, der unterschiedlichen Fischfangmethoden, aber auch der unterschiedlichen Zusammensetzung der Bestände stellt sich das Problem differenziert dar. In der Regel ist das Problem der Rückwürfe bei der sogenannten gemischten Fischerei größer, zum Beispiel im Falle der Grundsleppnetze, wie sie in der Nordsee benutzt werden.

Rückwurf-Politiken

Diese Praxis des Zurückwerfen ins Meer ist allgemein bekannt und bei den meisten Bewirtschaftungsmethoden ein Nachteil. Sie unterliegt einer breiten Kritik sowohl in- als auch außerhalb des Fischereisektors, unter den Verbrauchern, den Bürgergruppen und den politischen Instanzen. Die Frage wurde vom regionalen Beratungsausschuss der Nordsee (NSRAC) aufgegriffen. Dieser hat vorgeschlagen, ein Fischerei-Managementsystem im Kattegat einzurichten, um die Rückwürfe deutlich zu reduzieren.

In Europa, Norwegen und Island sind die Rückwürfe bereits verboten. Vor Kurzem hat die europäische Kommission die schrittweise Einführung eines solchen Verbots in der europäischen Union vorgeschlagen. Die europäische Kommission soll noch im Jahr 2008 einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten.

Erklärung der Nordsee-Kommission

Die Mitgliedregionen der Nordsee-Kommission unterstützen die Maßnahmen zur schrittweise Beseitigung der Rückwürfe in Europa. Diese stellen eine schlechte Bewirtschaftung der Meeresressourcen, die schwere Konsequenzen hat. Die Nordsee-Kommission ist ebenfalls der Meinung, dass ein solcher Umgang mit den Fischbeständen die gesamte Fischerei diskreditiert und der Ruf der Industrie bei den Verbrauchern dadurch untergraben wird.

Infolgedessen müssen dringend vorrangige Maßnahmen getroffen und Managementreformen beschlossen werden. Dabei sollten Techniken und Bewirtschaftungsmethoden eingeführt werden, die ein Ausschalten der Rückwürfe ermöglicht, und gleichzeitig der Industrie die Möglichkeit geben, sich an nachhaltigere Regelungen anzupassen. Die Nordsee-Kommission weist auf die Notwendigkeit hin, sich an die Versuche in Island und Norwegen anzulehnen, und auch die vorhandene Expertise und relevante Techniken zu nutzen. Angesichts der Ausmaße und der Bedeutung des Problems muss die EU dringend etwas unternehmen, um der Situation Herr zu werden.

Vorschlag

Die für Meeresressourcen zuständige Gruppe der Nordsee-Kommission schlägt vor, dass die Nordsee-Kommission die vorliegende Erklärung verabschiedet, um damit ihr Engagement für nachhaltige Fischerei und gesunde Meere zu bezeugen. Die Nordsee-Kommission weist die europäische Union dazu an, auf ein Fischerei-Managementsystem hinauszuarbeiten, bei dem die Rückwürfe auf ein Minimum begrenzt werden. Unserer Meinung nach müssen unbedingt Maßnahmen geplant und implementiert werden, bei denen die Fischereiindustrie und die wissenschaftlichen Experten für Fischerei für diese überaus wichtige Zielsetzung zusammenarbeiten.

Einstimmig angenommen

¹ Université de Newcastle Upon Tyne (3 novembre 2004). Call To End Fishing 'Discards' (Aufruf zum Stoppen der Rückwürfe). *ScienceDaily*. Auszug vom 13. März 2008 aus der Internetseite <http://www.sciencedaily.com/releases/2004/10/041030144323.htm>

SCHREIBEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DER TÄTIGKEIT DER ARBEITSGRUPPE TN-RIS

Von der Ostsee-Kommission vorgelegter Beschluss

Die Umsetzung der Strategien von Lissabon und von Göteborg ist ungeheuer wichtig für Europa. Alle politischen Akteure müssen für die Verwirklichung der festgelegten politischen Ziele unbedingt zusammenarbeiten.

Es müssen mehr Ideen und bessere Verfahren zur Förderung von Europa im Rahmen der internationalen Herausforderung des wirtschaftlichen und sozialen Wachstums gefunden werden. Dabei ist die regionale Mitwirkung ein Pfeiler des möglichen Erfolgs.

Bei der Förderung von Forschung und Entwicklung spielen die Regionen eine wichtige Rolle, zum Beispiel durch ihre Zuständigkeiten auf dem Gebiet der Schul- und Hochschulbildung.

Entscheidend ist, die Jugendlichen dazu zu ermuntern, aus ihren Ideen Kapital zu schlagen, und in der Geschäftswelt etwas Konkretes daraus zu machen, und diese Aufgabe ist größtenteils in der lokalen und der regionalen Ebene angesiedelt.

Für die Regionen ist besonders wichtig, die Frauen zu ermutigen, ihre Ideen weiter zu entwickeln und Unternehmen zu gründen. Die Förderung des weiblichen Unternehmertums ist ein zentraler Punkt für den Erfolg der Strategie von Lissabon.

Hauptakteure sind die Regionen auch im Bereich Infrastruktur, der für die Unternehmen in bezug auf Standortwahl und Personaleinstellung von größter Bedeutung ist.

Es ist von zentraler Bedeutung, dass die Regionen die Möglichkeit haben, sich bei den Bemühungen um ein stärkeres und innovativeres Europa einzubringen. Die Unterstützung der EU muss also darauf abzielen, alle Regionen, auch die an der Peripherie Europas, in die Lage zu versetzen, sich aktiv zu engagieren.

Aus diesem Grunde erhält die Arbeit der TN-RIS-Gruppe die volle Unterstützung der CRPM.

Einstimmig angenommen

UNTERSTÜTZUNG DES SEEFRACHTGESCHÄFTS

Von Fife Council vorgelegter Beschluss

In ganz Europa sowie in den anderen Ländern der Welt wächst die Besorgnis um die relative Höhe der auf die verschiedenen Verkehrsarten zurückzuführenden CO₂-Emissionen. In einigen Studien wird der Seeverkehr als eine besonders gut vertretbare Möglichkeit der Beförderung von Waren und Fahrzeugen betrachtet, vorausgesetzt, die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Umwelt werden getroffen. Im Rahmen gemeinschaftlichen gesetzlichen Regelungen zu den öffentlichen Beihilfen wird diese Tatsache jedoch nicht unbedingt beachtet.

1. Infolgedessen sollte es im Prinzip möglich sein, öffentliche Beihilfen für bestimmte Verkehrsverbindungen zu bekommen, wenn es sich herausstellt, dass diese Verbindungen umweltschonender als die übrigen Transportalternativen sind.

**Mit Stimmenmehrheit angenommen
(6 Stimmen dagegen - 2 Enthaltungen)**

2. Darüber hinaus ruft die CRPM dazu auf, eingehende Untersuchungen zu den relativen Auswirkungen der einzelnen Verkehrsarten auf die Umwelt anzustellen.

**Einstimmig angenommen
(2 Enthaltungen)**

NACHHALTIGER TOURISMUS

Von der Interkommissionen-Arbeitsgruppe «Tourismus» der CRPM vorgelegter Beschluss

Ausgehend von der «Erklärung über die Entwicklung des nachhaltigen Tourismus in den europäischen Küstenregionen» (Anlage zum vorliegenden Beschluss)

wird die Hauptversammlung der CRPM:

- eine Strategie und einen politischen Ansatz zur nachhaltigen Entwicklung übernehmen, die auf den im beigefügten Anhang erläuterten Grundsätzen und Leitlinien basieren; hierbei handelt es sich vor allem um einen unter der Bezeichnung «integrierter relationaler Tourismus» bekannten Ansatz;
- die politischen und fachlichen Organe der CRPM damit beauftragen, alle denkbaren Initiativen zu ergreifen, damit diese Strategie und diese Leitlinien formell in die Arbeit, die durch die gemeinschaftlichen Institutionen - allen voran das Europa-Parlament und die europäische Kommission - initiiert worden ist, aufgenommen werden;
- verlangen, dass eine aktive Kooperation mit den anderen europäischen Netzwerken, die sich im Bereich des nachhaltigen Tourismus engagieren, eingeführt und ausgebaut wird, damit Vorschläge und Vorhaben für eine konkrete Zusammenarbeit aufgestellt werden können;
- Zu diesem Zweck ist es für sie von entscheidender Bedeutung, dass die Arbeitsgruppe «Tourismus» bei der Fortsetzung ihrer Arbeit konkrete Aktionen und Kooperationsvorschläge nach der im Anhang aufgeführten Vorlage eruiert. Um dies zu ermöglichen, wird die CRPM weiterhin die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen.

Einstimmig angenommen

* * * * *

- Anhang -

STATEMENT ON SUSTAINABLE TOURISM DEVELOPMENT IN EUROPEAN MARITIME REGIONS

Document produced by the CPMR Sustainable Tourism Working Group

BACKGROUND

- At the CPMR General Assembly in Florence, October 2007, a Sustainable Tourism Working Group (STWG) was established. The group is led by the Region Västra Götaland, Sweden and the Region of Sicily, Italy.
- The main objective of the work is to identify crucial issues in sustainable tourism development facing the CPMR's member regions and translate this into strategic policy initiatives and concrete actions at various levels throughout Europe.
- The STWG has met three times: in Brussels in mid-February and end of April, in Gothenburg at the end of June, and another one is planned for early September in Palermo, Sicily.
- Three working documents have been produced and discussed so far with the aim of creating a qualified report and accompanying strategic proposals to be presented at the CPMR General Assembly in Bayonne - Aquitaine, France at the beginning of October.
- This statement reflects the position of CPMR STWG based on the hitherto work carried out, and shall at this stage be considered as a work-in-progress to propose to all the Geographical Commissions and the CPMR member regions.

EUROPEAN TOURISM AT THE CROSSROADS

The CPMR Sustainable Tourism Working Group recognizes that:

- Tourism has long been a major economic player in different types of regions throughout the European Union, not the least in rural areas, mountain environments, and particularly in coastal areas. Many of these areas have faced chronic economic woes, associated with a decline in their traditional economic activities, their relative isolation, and their small and shrinking populations. For these insular regions, tourism is regarded as the most realistic and often the one option for inducing economic diversification and growth.
- Tourism is arguably one of the world's largest economic sectors. In 2006, the sector generated 10.3 percent of world GDP, providing 234 million jobs, or 8.2 percent of total world employment, and generated international tourism receipts reached almost \$ 700 billion (estimations by the World Travel and Tourism Council).
- Measured in terms of international arrivals, tourism has seen a tremendous growth since the mid-1950's and reached 800 million in 2005, and is estimated to be doubled in the coming 15 years. While Europe and the Americas accounted for 75% of the international arrivals in 2005, the rest of the world is estimated to account for 75% of the expected increase the coming 15 years.
- While the top 10 destinations in 1950 (all US & European) accounted for almost 90% of the total international arrivals, the share of the top 10 had dropped to 47% in 2005, and now included three major destinations outside the US and Europe. This change towards a more diverse tourist market structure is also expressed in the category of "Other destinations", which has increased its share from 3% in 1950 to 42% in 2005.
- Europe has long held the title of the world's leading tourist destination, measured in terms of international visitor arrivals. By 2020 the number of international arrivals within the region is projected to reach 717 million, equal to the total for world tourism in 2003. Most arrivals within Europe are from other European countries. In fact, 88.2 percent of international arrivals are inter-regional.
- The still predominant reason for travel to European countries is for leisure and recreation, but it has significantly declined since the early 1990s. On the other hand, Europe has become the world's leading region in terms of business tourism. Furthermore, there is evidence of an increasing interest in culture, heritage and nature, which affects the ways tourists travel, using the physical space differently from sun and beach tourism.
- The distribution of tourist arrivals throughout Europe is highly uneven. While Southern/Mediterranean Europe in 2006 accounted for more than one third of all international arrivals, Northern Europe only attracted 12%. Most international tourists (55%) in European countries arrive by road transportation, due to the high rate of inter-regional travel within this part of the world.
- Concurrently, air transportation has also gained in importance over the last 2 decades, to a major extent because of deregulation of the airline industry and the emergence of low cost carriers. By 2004, 38% of arrivals in Europe used air transportation compared to 32% in 1990.
- As new and more diverse destinations and travellers enter the market, the competition is increasing. As a consequence, the competitive parameters have increased, and many traditional destinations are forced to re-invent themselves in order not to lose market shares, moving from mass tourism market to a much more customer segmented market orientation.
- In Europe, this increasing customer segmentation comprises the fast growing number of third age travellers. This means that retired people are becoming more active and motivated to travel more at this phase of their life, but also to buy second homes or even settle down at attractive tourist destinations, like Mallorca.
- Furthermore, there has been a greater demand for new products and experiences related to cultural events and historical re-enactments. This is offering new opportunities for development and activities in the low seasons. Youth tourism and independent travelling have also become a very important aspect of tourism. This includes trends towards shorter stays, online booking, low cost airlines, the search for individual enrichment and meaning, and the search for new cultures and natural habitats.

FACING THE IMPACTS OF TOURISM

The CPMR Sustainable Tourism Working Group recognizes that:

- Regardless of how fast or how slow tourism has developed in Europe's insular areas and, indeed, regardless of the type of tourism that has evolved, it is obvious that the sector has had many impacts, both positive and negative on these host destinations and their ability to ensure sustainable development.
- In terms of *economic impacts*, it is obvious that one of the fundamental reasons for promoting tourism in an insular destination, is to generate economic growth and employment which can help diversify a narrow economic base. Just by taking a cursory glance at a number of coastal areas and islands, it is evident that tourism has left its positive mark on the economy. The level of income of many of these islands' inhabitants has increased and employment opportunities have expanded.
- Yet, tourism is also associated with numerous negative economic impacts. Part of this concerns the fact that tourism jobs do not pay very well, they are seasonal, and generally low-skill oriented. Tourism is also blamed for increasing the cost of land, especially in prime coastal areas meaning that there is a lot of property speculation and, often, land that may be highly suitable for agricultural production is turned over to resort developers. The rising cost of land is only one consequence of the inflationary pressures tourism may bring to a destination.
- Additionally, because of tourism development many islands have witnessed the accentuation of regional imbalances since this sector appears to favour coastal areas at the expense of interior settlements. Of course, it can also be argued that without tourism very few jobs would be created. Some advocates of tourism take the position that, even though the jobs may be low-skilled and low-paid, they still bring in a higher income overall than traditional activities like agriculture.
- In terms of *socio-cultural impacts*, it can be exemplified by the fact that many advocates of tourism often maintain that the sector is beneficial because it helps customs and traditions in a particular locale to be revived. Since tourists are eager to see something that portrays the host destination's local culture, it makes economic sense to encourage the rebirth of lost forms of culture (e.g., dance and pottery). To be sure, in many instances there has been a rebirth of culture in a destination, albeit some may say that this is driven by commercial interests.
- On the down side, by contrast, tourism has often been blamed for inflicting adverse social impacts on host destinations, and some argue that traditional norms associated with an agrarian way of life have all but disappeared in many villages as the young people within these settlements gain employment in the tourism economy. Tourism may also be criticized for causing a clash of cultures, especially in very traditional societies where the population may be insulted by the way the foreign visitors dress and act.
- Not the least, the *environmental impacts* of tourism have received considerable attention. While on the plus side, the sector has been credited with encouraging the historical preservation of a traditional village or may have been linked to the preservation of a natural resource in the form of a national or state park, most analysts argue that tourism causes numerous negative effects in host societies. European island and coastal tourism is full of examples of how poorly controlled tourism development has inflicted serious problems that, in many instances, threaten the very survival of these places as visitor destinations.
- Mediterranean islands and coastlines are particularly vulnerable to tourism where this has been allowed to grow in an unplanned manner. For instance, in many places tourism has contributed to excessive water shortages, whilst problems have regularly been associated with the inability to deal effectively with excessive sewage and solid waste that accompanies rapid tourism development. Furthermore, in many destinations tourism grows in a linear fashion along a narrow coastal strip as each developer seeks to take advantage of coastal property. This has meant that development is rarely contained – indeed one settlement regularly spills over into the next.
- However not all coastal and island destinations have witnessed the same impacts and there are destinations, such as the islands of the Baltic Sea and the North Sea, where the quality of tourism development from an environmental standpoint is, indeed, quite high. On the island of Bornholm the well entrenched Danish land use planning system that is geared among others to protect large stretches of coastal land as well as ex-town areas, has meant that the level of development of tourist-related facilities has been severely restricted.
- But while one could well argue that the quality of the natural environment in this destination is exceptionally high compared to that of many Mediterranean destinations, one could make the argument that the austere land use restrictions have limited the ability of the tourist sector to expand and diversify. In this case, the planning system actually limits the competitiveness of this island

destination, which already suffers from many handicaps, most notably the extreme seasonality associated with its tourism product.

- In the Mediterranean, islands like Mallorca or Crete, for example, provide the most striking example of how tourism can threaten to ruin a host environment. Twenty years ago Mallorca was the poster-child of mass tourism development. Today, following the implementation of a series of policies introduced during the 1990s to rejuvenate the island, plus a sincere attempt to drastically diversify the tourism product away from its narrow sun and sea image, Mallorca is enjoying a new lease of life as a tourist destination, where the emphasis has been placed on quality rather than quantity-oriented tourism.

TOURISM POLICIES IN THE MAKING

The CPMR Sustainable Tourism Working Group recognizes that:

- Increasingly there is a realization that tourism development at regional, national as well as supra-national levels must be nurtured within a context of overall sustainable development. In 2006 the European Commission 2006 stated: 'Sustainable development is at the heart of the EU agenda. Its challenge is to ensure mutual reinforcement of economic growth, social welfare and environmental protection'.
- Until recently, most (if not all) policies that target specific regions, including maritime areas, have been sector-specific (e.g., on manufacturing, fisheries, offshore energy, the environment, and transportation) and, as result, it is possible that conflicting agendas reflected within these policies may impede the overriding goal of sustainable development. The fragmentation of policies is especially problematic from the point of view of tourism due to the fact that it is affected by so many different policy arenas and, until recently there has not been a clear-cut pan-European tourism policy.
- However, **Article 176B in the Treaty of Lisbon** (amending the Treaty of the EU and the Treaty establishing the European Community, Conference of the Representatives of the Governments of the Member States 2007) stated that:
 1. *"The 'Union shall complement the action of the member States in the tourism sector, in particular by promoting the competitiveness of Union undertakings in that sector. To that end, Union action shall be aimed at:*
 - a. *Encouraging the creation of a favourable environment for the development of undertakings in this sector;*
 - b. *Promoting cooperation between Member States, particularly by the exchange of good practice.*
 2. *The European Parliament and Council, acting in accordance with the ordinary legislative procedure, shall establish specific measures to complement actions within the Member States to achieve the objectives referred to in this Article, excluding any harmonization of the laws and regulations of the Member States."*
- Due to tourism's major contribution to economic growth, job generation, and the improvement of quality of life of both visitors and residents, it is imperative that any actions relating to tourism are well coordinated with the variety of policies affecting numerous sectors including transportation, the environment, regional and social affairs, employment and training. All of these policy areas either directly or indirectly have a bearing on tourism within the EU. And, because tourism is a major economic force for so many localities (regions down to communities) the EU strives to ensure that policies targeting these sectors do not run contrary to the goal of maintaining and enhancing tourism's competitiveness.
- In recent years this inter-relationship of the tourism sector with several policy areas within the EU has been highly evident and continues to be obvious. For instance, the introduction of the Euro has served to eliminate the inconveniences of having to deal with several currencies whilst travelling. Perhaps more importantly, the European environmental policy, which has focused heavily on the sustainability paradigm, has proved an opportunity for establishing preservation strategies for historical/cultural buildings and monuments as well as natural areas. In fact, because of the EU's environmental policy the quality of several areas (including beaches) has improved drastically in recent years.
- One of the most clear-cut relationships between several policy areas exists between transportation and tourism. Investments in new infrastructure (roads, bridges, air terminals) can lead to increased accessibility between several points, thus enabling more tourist flows. Airline deregulation has meant that competition between carriers has increased and the cost of travel between certain cities

has been reduced dramatically. In contrast, proposals to introduce added environmental taxes on air transportation may adversely affect certain destinations, especially those that may already suffer from inadequate service; many islands are included in this category of destinations.

- Because of the various challenges that European tourism has come face to face with (including aging of the population and its implications; reduced growth rate of Europe as a global destination; the negative environmental and socio-cultural repercussions of the sector) the **European Commission** has recognized the need for a cohesive policy for tourism at the pan-European level
 - *“This policy must be focused on clear and realistic goals, commonly shared by decision-makers, employers and employees, as well as by local populations. It should make the best use of available resources and take advantage of all possible synergies . . . Any European tourism policy should be complementary to policies carried out in Member States”* (European Commission 2006).
- The overriding purpose of a European-wide tourism policy is to enhance the industry’s competitiveness whilst creating more secure jobs with better skills and higher wages. For this to be achieved there is wide-scale recognition that an agenda of sustainable growth in tourism must be encouraged. Amongst the steps that this policy initiative must focus on is the need to coordinate all measures that either directly or indirectly have a bearing on tourism development within the EU.
- In turn these are the areas, which need to be addressed. The first is the need to improve the regulatory context at all levels of governance. The EU already has made strides in this area by developing a communication on “Better Regulation for Growth and Jobs,” an approach which hopefully will lead to improved competitiveness. For instance, it proposes that all new proposals, including those that pertain to tourism, undergo an impact assessment. Also, the EC recommends relaxing current legislation like the Package Travel Directive and the Timeshare Directive.
- In another focused effort, the European Commission in 2004 created the **Tourism Sustainability Group (TSG)**, aimed at enhancing the sustainability of tourism within the Union, as well as seeking to create various initiatives at the EU level, which will lead to sustainable tourism development. The TSG recognizes that in order to move towards sustainability it is imperative to adopt an ‘holistic and integrative approach’. It advocates an approach that meets the tenets of growth management, namely of ensuring that the quantity, quality, and location of development in each destination takes into account contingent factors.
- Among other priorities that the TSG promotes is the need to ensure that developers are responsible for the externalities they impose on host societies (the polluter pays principle), and the need to recognize capacity thresholds of development. The TSG acknowledges that much has been done at various levels to promote tourism development, but recommends that there must be a concerted effort by all stakeholders (representing the private as well as the public sector) to enhance the opportunities for tourism’s contribution to sustainable development. For instance, recognizing the challenge of global climate change, calls are made to ensure that tourism’s contribution to greenhouse emissions is reduced.
- Among the challenges that the TSG sees as the most important is the need to overcome the seasonality that plagues tourism in numerous destinations. The TSG also sees the need to address the effects of tourism-related transportation on the environment. After all ‘tourism transport (inbound and outbound) currently accounts for 8% of CO₂-equivalent emissions in the EU. Air transport is responsible for 50% of CO₂ emissions associated with inbound and outbound tourism for Europe as a whole.
- As such, the TSG report stresses the importance of coordinating the EC’s Transport White Paper with the needs of tourism as an important economic sector. In other words, the TSG reflects the twin concerns that efforts to protect the environment by reducing transport- related emissions should not adversely affect tourism, whilst at the same time calls for tourism patterns that are much more environmentally friendly from a transportation point of view.
- While the TSG report is an important document for the promotion and development of sustainable tourism within the European Union it does not specifically mention maritime or peripheral regions. In other words, the report is kept at a general level and is not place-specific; it does not relate to a specific type of destination but merely seeks to promote balanced development throughout the EU. Nevertheless, much of what is encapsulated within this report is directly relevant to coastal and insular regions and should be taken into account when seeking to identify targeted initiatives for sustainable tourism development in such areas.

- In late 2007, the **European Parliament** adopted its resolution regarding the proposed EU policy, the commentary of the Tourism Sustainability Group, and various other documents (including a report on transport and tourism. Among others the EU Parliament recognizes the importance of tourism for Europe (including tourists from third countries) and recommends the need to simplify and coordinate visa regulations to ensure that travel to and from Europe and within Europe is made as smooth and uncomplicated as possible.
- A second point is that it is imperative to improve data gathering as it pertains to tourism-related indicators. Among others the European Parliament calls for all member states to adopt Tourism Satellite Accounts since this approach allows tourism – as an economic activity – to be compared to other economic sectors. The harmonization of classification schemes as they pertain to tourist facilities is also viewed as essential by the European Parliament. For instance, currently the various member states do not reflect any level of consistency in the manner in which hotels are evaluated.
- Additional areas where the European Parliament sees the need for greater harmonization are in quality management schemes and consumer protection (for instance in an age of increased sales through the internet, the European Parliament feels that consumers need a panoply of protective measures). Other recommendations include the importance of promoting health tourism, making all tourism related facilities accessible to all and promoting sustainable tourism, especially in economically disadvantaged regions.
- Another recent major initiative addressing the issue of sustainable tourism development is the **Blue Book for a European Maritime Policy**, which was approved by the **European Commission** in 2007. The Maritime Policy generate discussion regarding the creation of a maritime policy for the entire EU that ‘treats the oceans and seas in a holistic way’ (5), and aims to build on policies that are already in place and also is meant to be in tandem with the Lisbon Strategy.
- The overriding theme in the Blue book is the development of maritime regions and its relationship to various sectors, including the shipping industry, the energy sector (including offshore energy sources), and technology. Much of the discussion relates to the environmental preservation of maritime resources but also the need to increase the competitiveness of the labour force. Further on, it seeks to underline the importance of enhancing the quality of life in maritime regions in order to make them attractive as places to live, work but also ‘play’. Because of the emerging attraction of coastal areas for an increasing number of citizens, it calls for steps to reduce or eliminate the threats to marine resources; many which arise from enhanced development activity.
- Within the Blue Book there is one section that targets tourism specifically. Recognizing that coastal regions as well as islands are extremely popular attractions throughout Europe, the document warns that for Europe to maintain its position as the world’s leading destination, steps must be taken to protect the very assets that draw visitors in the first place. Sustainable tourism can contribute to the development of coastal areas and islands by improving the competitiveness of businesses, meeting social needs and enhancing the natural and cultural heritage and local ecosystems. The need to improve or maintain their attractiveness is an incentive to an increasing number of destinations to turn towards more sustainable and environmentally-friendly practices and policies.

MEDITERRANEAN INITIATIVES TOWARDS SUSTAINABLE TOURISM (Presented as an example of initiatives to be taken by the CPMR Tourism group)

The CPMR Sustainable Tourism Working Group recognizes that:

- Tourism for long has been common development strategy in many European insular environments. Especially many of the Mediterranean islands possess sea and plenty of sun, all of which are necessary ingredients for mass-oriented pleasure-seeking travellers based in metropolitan areas in northern countries. But even in places located in less ideal climatic zones, such as those of the Baltic or North Sea, tourism has emerged as a major economic growth generator. To be sure the tourist season in these regions is quite short (6-8 weeks) but policymakers are making significant efforts to diversify the product and attract visitors all year around.
- Tourism in Europe is mainly intra-regional. In 2004 88% of the inbound tourism (measured as international tourist arrivals) in Europe was from other countries within Europe. Another evident regional feature of tourism is that Southern Europe/Mediterranean is the dominating destination within Europe and accounted for 36% of all European inbound tourism in 2004. In contrast, Northern Europe only accounted for 11%. Undoubtedly the pressure created by tourism on the

countries around the Mediterranean has visible impacts on the environment, economy, society and human life.

- As a consequence, and encouraged by the above described initiatives taken at European Union level, various initiatives have been launched to promote various forms of networking in the Mediterranean (through e.g. Insuleur, Oramare, CPMR, CREST, OTIE etc). This objective is that the collective knowledge and experience can generate various forms of collaboration and raise the awareness on issues relating to sustainable tourism development. Good practices that also can be communicated regional, national as well as pan-European levels.
- New networks and partnerships will be developed to support and promote the cultural heritage and natural habitats of coastal areas. The local resources of the coastal areas are to be consolidated within the cultural heritage of the territory in a dynamic and creative way. It is imperative to improve the infrastructure and conditions for coastal tourism through:
 - An organisational framework formed by researchers, practitioners, policy makers and government officials.
 - Professional support related to maritime cultures and everyday life.
 - The design of effective marketing plans to promote innovative form of tourism in mature coastal areas.
 - Motivating the different local communities through empowerment and full participation.
 - Promoting a new culture of hospitality in the coastal areas connected with the internal territories.
- This regional approach will aim at clarifying the potential of the Mediterranean to promote the role of the different cultures in particular marine environments. In this way awareness will be raised on the need for:
 - Diversifying and strengthening the economic base of the Mediterranean.
 - Promoting and encouraging the development of coastal tourism related with the internal areas in the Mediterranean in both an ecologically and economically sustainable manner.
 - Rediscovering the enormous opportunities to raising the competitiveness of the coastal regions.
 - Recognising coastal tourism as an important component in the Mediterranean.
 - Ensuring that these resources of the tourism industry are managed in a sustainable manner.
 - Implementing fair and open opportunities for those stakeholders who wish to allocate their business in the new form of tourism.
 - Designing and implementing some initiatives related to sustainable tourism development in the coastal regions of the Mediterranean.

STRATEGIC APPROACHES AND THE WAY FORWARD

- The policy related initiatives launched by various European bodies and authorities, as well as the innovative actions initiated by regional actors in the Mediterranean, creates a strategic momentum, which the CPMR STWG wants to build upon and further enhance, and secure are translated into strategic policy initiatives and actions benefitting sustainable tourism development in the CPMR member regions.
- Inspired by the definition put forward by UN World Tourism Organization in 2004, **sustainable tourism development have to be approached in a comprehensive manner:**
 - *“Sustainable tourism development guidelines and management practices are applicable to all forms of tourism in all types of destinations, including mass tourism and the various niche tourism segments. Sustainability principles refer to the environmental, economic and socio-cultural aspects of tourism development, and a suitable balance must be established between these three dimensions to guarantee its long-term sustainability.*
 - *Sustainable tourism development requires the informed participation of all relevant stakeholders, as well as strong political leadership to ensure wide participation and consensus building. Achieving sustainable tourism is a continuous process and it requires constant monitoring of impacts, introducing the necessary preventive and/or corrective measures whenever necessary. Sustainable tourism should also maintain a high level of tourist satisfaction and ensure meaningful experience to the tourists, raising their awareness about sustainability issues and promoting sustainable tourism practices amongst them.”*
- In accordance, the CPMR STWG is working according to a policy approach on sustainable tourism development that is:

1. **Integrated/holistic**, i.e. recognizing the inter-relationship between environmental, economic, and socio-cultural aspects of tourism.
2. **Relational**, i.e. recognizing the importance of seeing the tourism system in its totality – the relationship between the places of tourist origin and destination, as well as the relationship between the production and consumption of tourism.
3. **Inclusive**, i.e. recognizing the need to include all relevant stakeholders - private, public as well as NGO's - in the process of sustainable tourism development. The tourism initiatives initiated has to be based on co-operation between local people, entrepreneurs, organisations and institutions.
4. **Territorial**, i.e. recognizing the importance and impacts of the spatial contexts of tourism development, such as the physical context – mountains, islands, coastal – and geographical/climate contexts – Northern Europe vs. Southern Europe.

The above points are part of the new approach known as **Integrated Relational Tourism (IRT)**:

Tourism which favours interpersonal and environmental relations stimulating the historical-cultural sensitiveness and sustainability of development of dialogue among offer and receiving and which integrates productive and commercial sectors in micro and middle dimension. In other words a tourism deep-rooted in the territory that is the main stay of the micro-companies and that increases the value of the great cultural and natural patrimony not only in big centres but also in the small ones. Besides, this type of tourism is strictly bound to human relations with immediate and direct relations among who offers services and who enjoys them.

Furthermore, the CPMR STWG considers it fundamental to **establish an active co-operation with other European networks** operating within the field of sustainable tourism development, such as the EC/DG Enterprise Tourism Sustainability Group), and the Euromeeting network. In this network based co-operation, **the contribution of the CPMR STWG will mainly lie in the development of proposals for policy initiatives relating to sustainable tourism development.**