

BAG OM EU-SAGERNE

Januar-marts 2010

EU på rollelisten i græsk tragedie

Er EU2020 vejen frem?

På vej mod en ny transportpolitik i EU

Få indsigt i integrationsmotoren

De somaliske pirater og det danske forsvarsforbehold

EU's udfordringer på Balkan

Ny præsident i Ukraine

BAG OM EU-SAGERNE

NR. 41, MARTS 2010

Udgivet af

Den Danske Europabevægelse
Bremerholm 4. sal, 1069 København K.
Telefon: +45 33 14 11 41
Telefax: +45 33 15 54 84
E-post: eubev@eubev.dk
Hjemmeside: www.eubev.dk

Ansvarshavende redaktør

Mette Lykke Nielsen

Forfattere

Rasmus Skov Larsen, Jens-Kristian Lütken,
Rasmus Reimer Ejsing, Anders Holst Bundgaard,
Anja Jakobsen, Jeppe Heien Madsen

Redaktion

Mette Lykke Nielsen, Jens-Kristian Lütken

Forsideillustration

HJ Grafisk

Tryk

HJ Grafisk

Redaktionen afsluttet

Marts 2010

ISSN

Europæisk Politik nr. 55

Indledning

Vi har på den Danske Europabevægelses sekretariat taget et tilbageblik på perioden december 2009 til marts 2010. Formålet med Bag om EU-sagerne er at give et overblik over periodens EU-sager – et overblik, som let kan forsvinde i det daglige medieudbud. I det følgende går vi i dybden med emner, som har præget EU-dagsordenen i den foregående periode.

Det er nu 41. gang, vi udgiver Bag om EU-sagerne. Hvis du ønsker at få bladet tilsendt, kan du tegne et årsabonnement for 150 kr. For medlemmer af Den Danske Europabevægelse er prisen 75 kr. Publikationen kan desuden downloades gratis på www.eubev.dk.

Bagerst i hæftet findes en oversigt over tidligere numre af Bag om EU-sagerne og deres indhold. Hvis du er interesseret i et af disse eller andet af Europabevægelsens materiale, er du meget velkommen til at kontakte os.

Vores adresse er:
Den Danske Europabevægelse
Bremerholm 6, 4. sal
1069 København K.
Telefon: 33 14 11 41
Fax: 33 15 54 84
E-post: eubev@eubev.dk

God læselyst.

BAG OM EU-SAGERNE

Indhold

- 7 EU på rollelisten i græsk tragedie
- 9 Er EU2020 vejen frem?
- 11 På vej mod en ny transportpolitik i EU
- 13 Få indsigt i integrationsmotoren
- 16 De somaliske pirater og det danske forsvarsforbehold
- 18 EU's udfordringer på Balkan
- 20 Ny præsident i Ukraine

BAG OM EU-SAGERNE

EU på rollelisten i græsk tragedie

MED DE STORE ØKONOMISKE PROBLEMER I GRÆKENLAND HAR MEDIE-DÆKNINGEN AF FINANSKRISEN FÅET EN HELT SÆRLIG EUROPÆISK VINKEL. HISTORIER OM SMINKEDE ØKONOMISKE RAPPORTER, OFFENTLIGE ANSATTE MED EN PENSIONSALDER MIDT I FYRRERNE OG EN STATSGÆLD FIRE GANGE NATIONALPRODUKTET HAR LEVERET DET DRAMA, SOM EU-JOURNALISTIK OFTE BESKYLDES FOR IKKE AT KUNNE LEVERE.

Grækenlands nedtur er dog ikke kun et græsk problem. Skrækscenariet er, at den hårdt prøvede græske økonomi kan blive en alvorlig trussel mod det ellers så stabile euro-samarbejde. Selv om Grækenlands økonomi kun fylder 3 pct. af den samlede økonomi i eurozonen og knap 1,7 pct. af EU's samlede BNP, så er der en udbredt frygt for, at problemerne spredt sig til andre EU-lande med store underskud, herunder Portugal, Spanien, Italien og Irland. Tilliden til Den Europæiske Centralbank kan pludselig blive svækket, hvis så mange lande i eurozonen viser sig sårbare.

Græsk sminke

Dette er de øvrige eurolande naturligvis klar over. Derfor er det også sandsynligt, at den græske økonomi får lov at bryde sammen, hvis det skulle komme så vidt. EU er således ved at finde fælles fodslag i spørgsmålet om den fallerede græske økonomi. De 16 eurolande har krævet af Grækenland, at der tages ekstra forholdsregler, hvis de nuværende nedskæringer ikke bringer landets massive underskud ned – fra sidste års svimlende 12,7 procent af bruttonationalproduktet til 8,7 procent i år.

Landet er allerede under pres efter en omfattende forfalskning af statistikker, der over en årrække fik

statsunderskuddet til at synes mindre, end hvad tilfældet rent faktisk var. På trods heraf har euro-landene lovet at hjælpe Grækenland, hvis det ikke kan betale sin gæld, dog under forudsætning, af at effektive nedskæringer rent faktisk finder sted først.

Frygten for at en græsk statsbankerot vil true euroens stabilitet og medlemslandenes egen mulighed for at låne penge har øget presset for at nå til en fælles position. Særligt Tyskland og Frankrig er gået i brechen for solidaritet med Grækenland: "Det er klart, at vi alle er i samme båd. Vi vil ikke opgive Grækenland," sagde den franske finansminister, Christine Lagarde, efter et møde mellem eurozonens finansministre tidligere på måneden.

EU på scenen

EU's faste formand, Herman van Rompuy, er blandt dem, der insisterer på, at de 16 nationer i euroområdet selv finder en løsning på den græske tragedie. I stedet for at lade Grækenland gå den lange, ydmygende vej til Den Internationale Valutafond (IMF) i Washington, foreslår Rompuy, at der udvikles et europæisk-koordineret spareprogram for landet. For EU ville det være forbundet med et prestigetab af rang, hvis lande fra eurozonen

måtte se sig nødsaget til at modtage bistand fra IMF. Valutafonden hjælper primært lande med mindre udviklede økonomier, som det under finanskrisen har været tilfældet med Letland, Ungarn og Rumænien. Et land i eurozonen har således aldrig tidligere været potentiel ansøger hos IMF. Derfor anses det som afgørende for troværdigheden af eurosamarbejdet, at det er EU selv, der garanterer for den græske regerings økonomiske redningsplan – og muligvis for den græske økonomi som sådan.

Tyskland forventes at skulle bidrage med en stor del af finansieringen til en eventuel redningsplan, og set i lyset af de vildledende græske statistikker, er det noget, der forventes at kunne ophidse samvittighedsfulde tyske skatteydere. Alligevel synes et sådant tiltag i stigende grad som den mindst ringe løsning, da frygten for et sammenbrud af euroen lurer i baggrunden. En redningsplan for Grækenland ses også som mere attraktivt, end hvis for eksempel en tysk, statsejet bank skulle købe den græske gæld, da det kun vil forøge Berlins eksponering over for et sammenbrud af den græske økonomi.

Modtagelsen

Der hersker stadig en vis usikkerhed om, hvordan markederne vil reagere på en EU-koordineret redningsplan, da der stilles spørgsmålstejn ved, om en sådan vil levere tilstrækkelige systematiske reformer i Grækenland. Både Den Europæiske Centralbank og Europa-Kommissionen har dog foreløbigt udtrykt tillid til Athens lovede nedbringning af budgetunderskuddet til 3 pct. ved udgangen af 2012. Kommissionens formand, José Manuel Barroso, har understreget, at Lisabon-traktaten giver EU mulighed for at straffe Grækenland, hvis ikke

>>

>> visse centrale underskudsreducerende mål nås. En specifik klausul betyder for eksempel, at Europa-Kommissionen kan tilbageholde EU-støtte, herunder de enorme beløb, der hvert år tildeles Grækenland til udvikling af landets infrastruktur.

ECB's tillid er dog heller ikke ganske ubetinget. Centralbanken ønsker, at Grækenlands budgetunderskud for 2010 skal reduceres yderligere end de 4 pct., der allerede er planlagt. Forslaget, der i vid udstrækning bakkedes op af EU's finansministre, indebærer, at der skæres kraftigere i budgettet, at momsen øges, og at der indføres højere afgifter på luksusvarer og energi. Derudover er ECB kraftigt imod en egentlig redningspakke, med direkte finansiel støtte til Grækenland, som EU-formand Rompuy ellers har været på banen med. Athen skitserede i januar en 3-årig plan for reduktion af gælden og budgetunderskuddet, og har sagt, at en beslutning om, hvorvidt yderligere foranstaltninger er nødvendige, først bør træffes efter den første internationale kontrol. Kontrolbesøget finder sted i midten af marts.

EU, ECB og IMF vil alle deltage i kontrolbesøget, hvor Grækenlands finansielle situation vil blive gennemgået med lusekam. På trods af den fortløbende diskussion i medierne, forventes det at EU's finansministre først derefter kommer med et bud på, hvilke tiltag der skal sættes i værk.

EMF som dublant

En mere langsigtet plan for en "europæisk monetær fond" er endvidere på tegnebrættet, selvom tiltaget er kontroversielt. Formålet hermed skulle være, at undgå at EU-lande i fremtiden søger om IMF-underhold, på bekostning af europæisk troværdighed. Berlin har

indtil videre modsat sig en sådan tanke, og holder på at græske økonomiske problemer skal løses i Grækenland.

Den manglende europæiske konsensus, både hvad angår en græsk redningspakke og en mulig europæisk monetær fond, kan vise sig at blive et problem for EU i sig selv. Det fremførte i hvert fald Daniel Gros fra Centre for European Policy Studies og Thomas Mayer fra Deutsche Bank. På en konference arrangeret af det politiske ugeskrift "The Economist" plæderede de således for en europæisk pendant til IMF:

"Vi foreslår en ny institution i eurozonen, som man kunne kalde Den Europæiske Monetære Fond. Selv om en sådan institution vil tage noget tid at stable på benene, så er det stadig ikke for sent. Tidligere erfaringer, med Argentina for eksempel, viser os, at vejen til statslig insolvens er lang. EMF's styringsform kunne hente inspiration hos IMF, hvor personalet er placeret langt væk fra politisk påvirkning, og med en bestyrelse med repræsentanter fra lande i eurozonen. Som det allerede sker, skulle EMF foretage regelmæssig og overordnet økonomisk overvågning af medlemslandene. Men hovedrollen skulle være, at stille finansielle støtteprogrammer til rådighed for eurolande i store økonomiske vanskeligheder, præcis ligesom IMF gør det på globalt plan."

Indtil videre vil de følgende måneder fortælle os meget om styrken og viljen i det europæiske monetære samarbejde. Allerede i løbet af marts vil de første anmeldelser af den græske tragedie falde, når den internationale kontrolenhed lander i Athen. Falder implementeringen af

den græske spareplan ikke i kontrol-lørernes smag, bliver der måske behov for at EU skriver et helt nyt manuskript for økonomisk krisehåndtering i medlemslandene.

Er EU2020 vejen frem?

DA EU'S STATS- OG REGERINGS-LEDERE I MARTS 2000 UNDERSKREV DEN DAVÆRENDE LISSABON-STRATEGI, VAR DET MED FORVENTNINGEN OM, AT EU SKULLE BLIVE "DEN MEST DYNAMISKE OG KONKURRENCE-DYGTIGE VIDENBASEREDE ØKONOMI I VERDEN INDEN 2010". HOVEDFORMÅLET MED STRATEGIEN VAR AT SKABE FLERE JOB I EU OG STYRKE DE ØKONOMISKE REFORMER I MEDLEMSLANDENE, MEN DESVÆRRE LEVEDE RESULTATET ALDRIG OP TIL FORVENTNINGERNE. EU STÅR DERFOR OVERFOR STORE UDFORDRINGER, HVIS MÅLET OM AT BLIVE VERDENS FØRENDE ØKONOMI SKAL INDFRIES.

Den 11. februar i år mødtes EU's 27 stats- og regeringsledere på et uformelt topmøde i Bruxelles for at diskutere kriterierne for EU's nye langsigtede vækststrategi. Mødet var en forløber for det ordinære forårstopmøde i marts, og blev benyttet til at diskutere rammerne for Lissabon-strategiens afløser - EU2020-strategien. Mødet var indkaldt af den nyslåede faste formand for Det Europæiske Råd, Herman van Rompuy, og bød, udover den officielle dagsorden, på muligheden for at diskutere den omfattende krise, som EU-landene befinder sig i øjeblikket. Det store statsunderskud på over 12 procent af BNP i Grækenland, og en arbejdsløshedsprocent i EU på ca. 10 procent betyder, at EU-landene samlet set befinder sig i den største krise siden euroen's, indførelse i 1999. Netop derfor betragtes Lissabon-strategien af mange i dag som en fiasko, til trods for, at man allerede i 2005 valgte at relancere strategien i en ny og forbedret form. Det spørgsmål som mange europæere dog efterfølgende har stillet sig selv er, om relanceringen af strategien reelt set medførte egentlige resultater?

Lissabon-strategiens målsætninger og resultater

En af Lissabon-strategiens vigtigste målsætninger var at sikre, at medlemslandene levede op til reglerne i EU's vækst og stabilitetspagt. Det betød, at de lande som deltog i eurosamarbejdet skulle tilstræbe sig, at det offentlige budgetunderskud ikke oversteg 3 procent af BNP og at den offentlige bruttogæld ikke udgjorde mere end 60 procent af BNP. Et mål der i dag stort set kun opfyldes af Luxembourg. Derudover havde Lissabon-strategien det overordnede mål, at gøre EU til verdens mest videnbaserede konkurrencedygtige region inden år 2010. Endnu et mål, der langt fra er blevet indfriet i betragtning af, at EU sækker alvorligt bagud i forhold til Kina såvel som USA.

Men udelukkende at betragte Lissabon-strategien som en fiasko bør man måske afholde sig fra. Selv om strategiens hovedformål ikke er blevet opfyldt, er det vigtigt at understrege, at Lissabon-strategien ikke er blevet gennemført isoleret fra alt andet. Siden år 2000 er EU vokset fra 15 til 27 medlemsstater sideløbende med, at euroen har udviklet sig til at være en af verdens vigtigste valutaer. Tilsvarende bør

man huske på, at Lissabon-strategien er ved at nå til vejs ende på et tidspunkt, hvor den økonomiske krise har ramt Europa hårdt. Spørgsmålet er derfor, om Lissabon-strategien i sin helhed kan blive betragtet som en fiasko, eller om EU kan drage nytte af - og bygge videre på de erfaringer man har gjort sig de sidste 10 år? Dette bakkes umiddelbart op, af Europa-Kommissionens evaluering af strategien. Her anføres det *"At Lissabon-strategien har været i stand til at sætte en dagsorden for reformer er et bevis for, at Lissabon-strategien har kunnet sætte gang i og sætte rammer for politiske diskussioner, og at man dermed har kunnet finde løsninger, som var acceptable for alle, selv om det i mange tilfælde stadig er nødvendigt at gennemføre relevante foranstaltninger. Desuden har strategien vist sig at være tilstrækkeligt fleksibel og dynamisk til at kunne tilpasse sig selv til nye udfordringer og politiske prioriteter, som er opstået gennem årene (f.eks. energi / klimaændringer) og gnidningsløst absorbere nye medlemsstater, efterhånden som Unionen har udvidet sit medlemskab."*

Der er ingen tvivl om, at Lissabon-strategiens resultater lader visse ting tilbage at ønske, men netop derfor bør man se på strategiens stærke sider og forsøge at implementere og udbygge disse i strategien for EU2020. Overordnet set er der blandt EU's stats- og regeringschefer en bred enighed om, at resultaterne for Lissabon-strategien i bedste fald har været blandede. Derfor forventes det, at vejen frem mod 2020 vil bestå af kortsigtede såvel som langsigtede mål. I lyset af at EU befinder sig i den værste recession siden 1930'erne, kommer

BAG OM EU-SAGERNE

en ny vækststrategi for 2020 efter al sandsynlighed til at operere på et meget stramt budget. Således bar udmeldingerne efter topmødet da også præg af, at ambitionsniveauet for EU2020-strategien vil blive langt lavere, end det var tilfældet i 2000.

EU2020-strategiens centrale målsætninger

På EU-plan er man nået til enighed om, at EU2020 skal have langt færre målsætninger, end det var tilfældet med den oprindelige Lissabon-strategi. Grundet den finansielle krise er der behov for at håndtere EU2020 anderledes, end Lissabon tilbage i 2000, og det er vigtigt, at man får grebet planen rigtigt an fra start af, så EU ikke står med et behov for en EU2030-strategi igen om 10 år, med de samme temaer på dagsordenen. Derfor har den kommende EU-2020-strategi da også langt færre prioriteringer end Lissabon-strategien, som i sin oprindelige form havde op mod 30 forskellige målsætninger. Kommissionens formand, José Manuel Barroso, slog dermed fast, at en ny 10-års plan kun bør fokusere på 3 overordnede prioriteringer: *En vækst baseret på viden og innovation, et rummeligt samfund med høj beskæftigelse samt en grøn vækst i form af en bæredygtig og konkurrencedygtig økonomi.*

I den forbindelse var der – efter det uformelle topmøde i Bruxelles – en generel opbakning fra EU's stats- og regeringschefer til at følge Barrosos pejlemærker for strategien, for bedst at kunne sikre EU en lysere økonomisk fremtid. Den nye strategi skal således bygge videre på de resultater, der blev opnået med Lissabon-strategien og samtidig drage de nødvendige konsekvenser af dennes svagheder.

EU's ambition med 2020-strategien er frem for alt at komme styrket ud af krisen og samtidig være i stand til at afhjælpe og forbygge tilsvarende kriser i fremtiden. Derfor er det tanken, at de 27 stats- og regeringsledere fremover skal mødes hyppigere og tage mere ansvar for den økonomiske udvikling frem mod år 2020. Desuden er det planen, at der med EU2020-strategien vil blive opstillet centrale styringsinstrumenter på europæisk plan, blandt andet i form af benchmarking, for at sikre at EU's samlede målsætninger opfyldes. Dog står det fast, at den overordnede styring stadig vil ligge hos de 27 stats- og regeringsledere.

Det betyder, at såfremt EU's konkurrenceevne og jobvækst skal forbedres i det kommende årti, så er det bidende nødvendigt, at EU's stats- og regeringsledere bakker helhjertet op om den nye 2020-strategi. Dog har Rådets faste formand Herman van Rompuy offentligt kritiseret, at den nuværende strategi mangler fokus og er ineffektiv, fordi der ikke kræves større forpligtelser fra medlemslandene. Det regerende spanske EU-formandskab har i den forbindelse udtrykt ønske om, at EU2020 skal indeholde bindende mål samt en skærpet overvågning. Der vil således være mulighed for, at straffe de lande, der ikke lever op til kravene. Desværre har forslaget om sanktionerne allerede skabt splid mellem medlemslandene, og en gruppe lande har på forhånd afvist formandskabets ideer.

Den endelige udformning og vedtagelse

Efter forårstopmødet den 3. marts slog Det Europæiske Råd fast, præcis hvilke 5 målsætninger der kommer til at præge EU2020-strategien. For det første skal an-

delen af beskæftigede i alderen 20-64 stige fra 69 til 75 procent. Andelen af unge der tidligt forlader skolen skal være under 10 procent, og mindst 40 procent af den unge generation skal have en videregående uddannelse. Investeringerne i forskning skal stige fra 1,9 procent af EU's samlede BNP til 3 procent. 20 millioner færre mennesker skal være i fare for at blive ramt af fattigdom, og sidst skal EU's klimaplan 20-20-20 overholdes.

Der er derudover opbakning til, at Det Europæiske Råd på topmødet i juni skal vedtage strategiens indhold og fokus i detaljer, herunder de overordnede EU mål. Forhåbentlig vil frygten for, at krisen i Grækenland vil sprede sig til eurozonens resterende medlemmer ikke bremse en ambitiøs og langsigtet vækststrategi. Det er vigtigt, at EU får sat sig nye og realistiske målsætninger og arbejder sammen mod en fælles målsætning, så Unionen kan komme styrket ud af den nuværende krise.

På vej mod en ny transportpolitik i EU

TRANSPORTPOLITIK ER PÅ DAGSORDNEN I 2010. DEN KOMMENDE HVIDBOG PÅ OMRÅDET, SKAL FASTSÆTTE RAMMERNE FOR DE NÆSTE 10 ÅRS UDVIKLING. UDFORDRINGEN ER AT SKABE SMIDIG, EFFEKTIV OG IKKE MINDST MILJØVENLIG TRANSPORT I EU. DET ER EN STOR OPGAVE, HVILKET TYDELIGGØRES AF AT MÆNGDEN AF TRANSPORT ER STEGET VOLDSDOMT DE SENESTE 20 ÅR, OG ALT TYDER PÅ AT VÆKSTEN FORTSÆTTER. DERFOR ER DER BRUG FOR EN EFFEKTIV OG AMBITIØS EU-POLITIK PÅ DETTE OMRÅDE. TRANSPORTSEKTOREN GENERERER CA. 10 PROCENT AF EU'S VELSTAND MÅLT I BNP OG TEGNER SIG FOR MERE END 10 MIO. ARBEJDSPLADSER. DEN ØGEDE MÆNGDE AF GODS- OG PERSONTRANSPORT MEDFØRER KØ PÅ DE EUROPÆISKE MOTORVEJE OG ET STADIG STIGENDE ANTAL FORSINKELSER I DE STØRSTE EUROPÆISKE LUFTHAVNE. DERUDOVER BIDRAGER TRANSPORTSEKTOREN MED EN BETRAGTELIG DEL AF DEN SAMLEDE CO₂-UDLEDNING, HELT PRÆCIST 28 PROCENT IFØLGE EUROPA-KOMMISSIONEN.

Ny hvidbog

Kommissionen har lanceret oplægget "Fremtidens Transport", som er en forløber for den hvidbog, der skal udstikke prioriteterne for EUs transportpolitik frem til 2020. Den kommende hvidbog kommer til at fokusere på en stærkere indsats i forhold til klima, effektivisering af transportsektoren samt forbedring af trafikikkerheden. Europa-Parlamentet har i sit udkast til en betænkning fokuseret på, at alle transportformer skal effektiviseres, og at man skal blive bedre til at få de forskellige transportformer til at spille sammen, sådan at overgangen fra godstog til lastbil bliver forenklet og hurtigere.

ITS og fælles standarder

For at komme den stigende kødannelse på de europæiske motorveje til livs, arbejder EU på at indføre

ITS (Intelligent Trafik System). Ved hjælp af ITS kan transport på vejene planlægges bedre. På den måde vil lastbiler blive omdirigeret til mindre trafikerede veje ved færdselsuheld og vejarbejde. På grund af forskellige nationale procedurer, bliver moderne IT-løsninger ikke udnyttet optimalt i EU. Der er plads til store forbedringer, så man for eksempel ikke har ét betalingssystem, når man betaler ved Storebæltsbroen, et andet når man betaler tysk Maut, og et tredje når man betaler vejskat i Frankrig.

Transportens brancheorganisationer ser mange muligheder i standardiseringer og harmoniseringer indenfor dette område. "Harmonisering af eurovignetter og betalingssystemer for benyttelse af veje, broer og tunneller i EU kunne med fordel indtænkes i udviklingen af ITS

til gavn for såvel privatbilister som godstransporten" udtaler politisk konsulent i Dansk Erhverv Marie Louise Thorstensen.

Godset er kørt ud på et sidespor

Det er især godstransport på skinner som halter bagud. Kun omkring 10 procent af godstransporten i EU foregår med tog. Forklaringen er især, at det simpelthen går for langsomt. Gennemsnitshastigheden for godstog i EU er kun 18 km/t. Til sammenligning bliver 40 procent af alt gods i USA transporteret med jernbane, og der er derfor et enormt potentiale for at øge andelen af gods transporteret på skinner. For at det kan lade sig gøre, kræver det dog konkurrencedygtige priser, og sikkerhed for at godset ankommer til tiden, og ikke bogstaveligt talt strandede på et sidespor. En udfordring er, at persontransport altid har forrang for godstransport, hvilket betyder at gods ofte kommer til at holde stille i lang tid. Som en løsning på det problem arbejder EU på at skabe jernbanelinjer udelukkende for godstransport, som det også kendes fra USA.

Søtransport

Den mest miljøvenlige transportform er søtransport. Det er imidlertid også den mest bureaukratiske transportform. Det skyldes, at når et skib forlader en havn i et EU-land, bliver det betragtet som om skibet sejler udenfor EU, også selvom skibet skal til et andet EU-land. Det skaber en masse unødigt bureaukrati, og gør dermed den miljøvenlige og potentielt meget billige søtransport mindre attraktiv. Derfor arbejder Kommissionen på at udstrække Det Indre Marked til også at gælde søtransport. Transport af gods på de europæiske

>>

BAG OM EU-SAGERNE

floder spiller stadig en vigtig rolle, og Europa-Kommissionen konkluderer derfor at med de rette forbedringer af blandt andet sluser, så kan endnu mere gods transporteres af de indre vandveje i EU.

Trafiksikkerhed

Den måske største succes for EU's transportpolitik har været, at det er lykkedes markant at nedbringe antallet af dræbte i trafikken. Selv om EU-landene stadig ikke helt har nået det fastlagte mål om en reduktion af trafikdræbte med 25.000 i EU, svarende til 50 procent inden 2010, så er der dog tale om en meget succesfuld indsats. Europa-Kommissionen anslår, at de samlede udgifter forbundet med trafikuheld i EU svarer til 2% af EU's samlede bruttonationalprodukt. Til sammenligning er det over dobbelt så meget som EU's samlede budget. Udover de menneskelige konsekvenser af trafikuheld, så er der også solide økonomiske argumenter for at tage spørgsmålet om bedre trafiksikkerhed alvorligt.

Erfaringsudveksling mellem landene har været et vigtigt redskab, hvor især flere rundkørsler og tvungen brug af sikkerhedssele har været effektive midler til at øge trafiksikkerheden og mindske antallet af dræbte. Det Europæiske Charter om Trafiksikkerhed fra 2004 har skabt rammerne for erfaringsudveksling på det trafiksikkerhedsmæssige område. Chartret har betydet et partnerskab mellem EU, NGO, offentlige myndigheder og private virksomheder. Underskriverne påtager sig et ansvar for at gøre noget ved trafiksikkerheden gennem efteruddannelse af medarbejdere, kampagner mod spritkørsel med videre. Indtil nu er der over 1000 deltagende virksomheder, myndigheder mv. som stiller deres erfaringer til rådighed. I Dan-

mark deltager blandt andre Frederiksberg Kommune med et projekt omkring forebyggelse af trafikulykker for kommunens ansatte.

Politiske prioriteringer

Der er store interesser på spil i forbindelse med udarbejdelsen af EU's transportpolitik. De fleste er enige om, at vi ikke kan klare os uden motorveje, flytransport og andre relativt forurenende transportformer. Imidlertid er der en klar politisk skillelinje mellem dem, som ønsker at udbygge det europæiske motorvejsnet og dem som ønsker i højere grad at beskatte lastvogntransport og øge reguleringen af denne sektor for eksempel ved at indskrænke tidsrummet, hvor lastbiler må køre på motorvejen. Dansk Erhverv peger på nødvendigheden af, at EU tillader modulvogntog (særligt store lastbiler) i hele EU. I dag er der kun nogle lande heriblandt Danmark, som tillader modulvogntog. Dansk Erhverv argumenterer med, at en rapport fra Kommissionen viser, at en udbredelse af modulvogntog til hele EU vil kunne spare EU-landene for op til 220 mia. kr. om året. Modstanderne af modulvogntog hævder på den anden side, at det er et skridt i den forkerte retning, da det også vil øge den samlede mængde gods som transporteres på motorvejene.

Det er ikke kun EU's transportpolitik, som kan bruges til at fremme politiske prioriteringer indenfor transportområdet. EU's strukturfonde finansierer ofte store infrastrukturprojektor, og her kunne miljømæssige overvejelser også tages med når der gives bevillinger. *"Ofte går EU's strukturmidler til motorveje, man kunne jo vælge at give flere midler til jernbaneprojekter i stedet,"* mener medlem af Europa-Parlamentet Dan Jørgensen (S).

Der er god grund til at følge forhandlingerne om EU's transportpolitik nøje, da der både er hensynet til økonomisk vækst, arbejdspladser og hensynet til miljøet på spil. Det behøver dog ikke at betyde, at det ene sker på bekostning af det andet. En ambitiøs politik på transportområdet vil styrke mobiliteten i EU for personer og varer, samtidig med at EU vil få lettere ved at leve op til kravene om reduktion af CO₂-udledningen.

Få indsigt i integrationsmotoren

INTEGRATIONEN MELLEM EU-LANDENE STANDSER IKKE MED DEN NYE LISSABON-TRAKTAT. BLANDT DE MANGE FORHOLD, DER ADSKILLER EU FRA ANDRE FORMER FOR INTERNATIONALT SAMARBEJDE, ER DEN SÆRLIGE KOMBINATION AF ET INDRE MARKED MED FRI BEVÆGELIGHED OG EN EU-DOMSTOL, DER SIDEN GRUNDLÆGGELSEN AF EF HAR VÆRET BEMYNDIGET TIL AT TRÆFFE AFGØRELSER, DER ALT ANDET LIGE FREMMER MERE INTEGRATION. MARKED OG DOMSTOL DANNER TILSAMMEN EN MOTOR, DER LANGSOMT MEN SIKKERT KNYTTER EU-LANDENE TÆTTERE SAMMEN OG SKABER ET STADIGT VOKSENDE FÆLLES RETSGRUNDLAG, OGSÅ UDEFOR DE TIDSPUNKTER HVOR INTEGRATIONEN FORMELT BLIVER ØGET VED, AT LANDENE REGERINGER NÅR TIL ENIGHED OM EN NY TRAKTAT. ¹⁾ IMIDLERTID HAR MOTOREN OGSÅ VÆRET UDSAT FOR MEGEN – OG IKKE ALTID LIGE SAGLIG – KRITIK FRA BÅDE MODSTANDERNE AF ØGET INTEGRATION OG ENKELTE INTEGRATIONSTILHÆNGERE, DER IKKE BRYDER SIG OM DEN SELVKØRENDE PROCES.

Kritik til højre og venstre

I Danmark er kritikken især kommet fra to sider. Den ene består især af traditionelle EU- og integrationsmodstandere på den politiske venstrefløj. Aktører som Folkebevægelsen mod EU har i årtier kritiseret EU-retten, men fokuserer især på domme, der på forskellig måde påvirker de nationale velfærds- og arbejdsmarkedssystemer. Laval-dommen fra 2007 er et godt eksempel, som også har vakt stor opsigt i fagforeningskredse. Her vurderede EU-Domstolen – modsat den svenske Arbejdsret – at det var ulovligt for fagforeninger at blokere en arbejdsplads for udenlandske arbejdere i protest mod, at de kun modtog gæstelønnen. ²⁾ Siden har det været om diskuteret, i hvilken grad de skandinaviske aftalemodeller på arbejdsmarkedet påvirkes af EU's regler for arbejdskraftens frie bevægelighed.

Den anden side består især (men ikke kun) af integrationsmodstandere på højrefløj, ikke mindst Dansk Folkeparti. Deres fokus er på de domme, der har betydning for EU-borgernes ret til familiesammenføring med udenlandske ægtefæller og andre familiemedlemmer – dels som følge af den frie bevægelighed for arbejdstagere i EU, dels deres almindelige rettigheder som unionsborgere. Her blussede kritikken for alvor op i sommeren 2008, efter at EU-Domstolens Metock-dom og den tidligere Eind-dom indirekte havde underkendt en praksis, hvor Udlændingetjenesten rutinemæssigt gav afslag til studerende, pensionister og personer, der levede af opsparede midler, hvis de søgte om at få familiesammenføring efter EU-reglerne. ³⁾

Tag tyren ved hornene

Siden Schlüters forhastede "Unio-

nen er stendød" i 1986 har EU-modstandere gjort meget ud af flere EU-tilhængeres defensive "her-til og ikke længere"-argumenter, som i en række tilfælde ikke har holdt i praksis. For enhver integrationstilhænger giver det derfor et klart plus på troværdighedskontoen, hvis man på forhånd har en klar og sammenhængende holdning til samspillet mellem den frie bevægelighed og EU-Domstolen – og betydningen for en række politiske områder, der ellers ligger udenfor EU-samarbejdet. For det kan ikke undgås, at dansk udlændingepolitik, socialpolitik, og vilkårene for den danske model på arbejdsmarkedet fra tid til anden vil påvirkes af EU-domstolens domme, når den afgør stridigheder om sager, der har at gøre med den frie bevægelighed.

Eksempelvis er det nyttigt at være bevidst om, at unionsborgerskabet, retten til fri bevægelighed samt domstolens praksis til sammen betyder, at man som dansk statsborger kan "fravælge" den restriktive danske udlændingelovgivnings krav, hvis man ønsker at blive familiesammenført med personer udenfor EU. Det kræver blot, at man bosætter sig i cirka 10 uger i Sverige uden samtidig at være på kontanthjælp. Hvis man både er tilhænger af den danske udlændingepolitik og det danske EU-medlemskab, bør man have en klar holdning til forholdet mellem disse størrelser. Ellers risikerer man at ende i en alt for defensiv position over for især borgerlige vælgere, der ikke nødvendigvis er inde i problematikken, men blot har en fornemmelse af, at der foregår et eller andet luskeri.

Når det gælder spørgsmål som social- og arbejdsmarkedspolitik, vil den afklarede holdning ligeledes

være guld værd, hvis man skal argumentere for nytten af EU-samarbejdets opbygning overfor tvivlende SF'ere i forbindelse med en kommende forbeholdsafstemning.

Offensive tilgange

Den enkleste løsning er at konkludere, at vi faktisk er godt tjent med kombinationen af et Indre Marked, fri bevægelighed og en rets-skabende EU-Domstol. Dels fordi det er med til at sikre den integration, der i sig selv er den bedste garanti for, at EU-samarbejdet udvikler sig i demokratisk retning og ikke opløses i nationale stridigheder. Dels fordi Domstolen sikrer det enkelte individs borgerrettigheder overalt i EU, især nu hvor Charteret om Grundlæggende Rettigheder med Lissabon-traktaten er blevet en integreret del af Unionens traktatgrundlag.⁴⁾ Det betyder naturligvis ikke, at man behøver at være tilhænger af hver eneste dom, men at en "aktivistisk" domstol grundlæggende er til gavn for borgerne, og at et system med tilbageholdende domstole, som vi kender det fra Danmark, ikke behøver at være det eneste rigtige.

Man kan selvfølgelig også sagtens være tilhænger af EU og den fortsatte integration, selvom man mener, at der skal sættes en stopper for EU-Domstolens aktivisme. I så fald bør man dog samtidig erkende, at dette mål kun kan realiseres gennem et omfattende lobbyarbejde for at sætte en svækket domstol på dagsordenen ved EU's næste ændring af sit traktatgrundlag. En sådan bliver jo nok først indledt om en del årtier, nu hvor EU netop har overstået fem års traktatkrise, og Lissabon-traktaten er væsentligt bedre fremtidssikret end den tidligere Nice-traktat.

En systematisk moppedreng

Adskillige af de mest omdiskuterede domme, især indenfor unionsborgerskab, arbejdskraft og serviceydelser, er af ret ny dato. Det er derfor meget passende, at DJØF Forlaget netop har udgivet en ny og opdateret udgaven af Morten Broberg og Nina Holst-Christensens "*Free Movement in the European Union*". Fordelt på 1162 sider kan man nu finde ca. 100 EU-domme optrykt, hvoraf cirka 40 er fra det sidste årti og cirka 50 fra 1990'erne. De er sorteret i forskellige kapitler, hvoraf de første handler om implementering af EU-ret i medlemslandene, og de næste om Det Indre Markeds frie bevægelighed for varer, tjenesteydelser, arbejdskraft og kapital. Dertil kommer virksomhedernes ret til fri etablering på tværs af landegrænserne. Borgernes ret til fri bevægelighed som unionsborgere har også et selvstændigt kapitel. I praksis kan det dog være svært at vurdere, om en given ret til f.eks. familiesammenføring skyldes grundlæggende borgerrettigheder, eller er en udløber af arbejdskraftens frie bevægelighed.⁵⁾

Hvert kapitel rummer 10-15 domme. Man får gengivet deres fulde ordlyd og omstændighederne ved den enkelte sag, på samme måde som hvis man søger efter dommene på databasen EUR-Lex. Sagerne er desuden sorteret, så de illustrerer, hvordan domstolen forholder sig til bestemte problemstillinger, f.eks. hvilke definitioner den anvender på begrebet som "varer", "arbejdstagere" osv., eller hvordan den håndterer særlige emner som intellektuel ejendomsret. Efter hver dom følger nogle få siders kommentarer, dog kun ud fra en rent juridisk vinkel og tilsat enkelte direkte bemærkninger til

læseren af typen "hvad synes du selv?".

Godt opslagsværk - men næppe for menigmand

"*Free Movement in The European Union*" er oplagt for studerende med EU-ret på pensummet. Hvis man er en entusiastisk jurainteresseret og EU-debattør, der ofte skal forholde sig til udviklingen i EU-Domstolens vurderinger, er bogen også god som opslagsværk. Sammenstillingen af dommene er meget logisk, og kommentarerne giver en hurtig og præcis indføring i stridspunkterne. Samtidig påviser de, hvordan den enkelte dom enten ligger i forlængelse af tidligere domme, eller demonstrerer et kursskifte i Domstolens holdning til bestemte emner. I den nævnte Metock-dom omgjorde Domstolen således sin tidligere accept af, at EU-landene kunne stille krav om, at familiesammenførte personer i forvejen skulle have haft (lovligt) ophold i EU – denne mulighed blev accepteret med Akrich-dommen i 2003, men skabte forvirring, da den endnu tidligere MRAX-dom kunne tolkes i modsat retning.⁶⁾

Til gengæld er det tvivlsomt, om bogen vil få ret mange "almindelige" EU-interesserede læsere, da de nok hurtigt kører træt i den noget monotone gennemgang. Kommentardelen er ikke nær så engagerende som Hjalte Rasmussens "*EU-ret i kontekst*", som i højere grad går bagom formålet med EU-lovgivningen og fra tid til anden beskriver hensigten i de traktater, der ligger til grund for den frie bevægelighed.⁷⁾ Uanset at Rasmussen i andre sammenhænge har svært ved at holde sin personlige modstand mod integrationsmotoren adskilt fra sine juridiske vurderinger – som når han hævder, at Metock-dommen er "ulovlig",

selvom EU-Kommissionen, den danske regering og justitsministeriet er nået til den modsatte konklusion.

Det kunne i høj grad gavne den offentlige debat, hvis der blev udgivet en opfølger til "*Free Movement in The European Union*", som på samme systematiske måde tog udgangspunkt i de domme, der har været genstand for omfattende og ofte vidtløftige politiske debatter. En sådan opfølger kunne kommentere disse debatter, det politiske spil omkring dem, og fastslå hvad der egentlig er fup og fakta i mediebilledet af EU-Domstolen. Men for sine særlige målgrupper er "*Free Movement*"... i sig selv et særdeles godt og systematisk standardværk.

- 1) En god diskussion af Domstolens skiftende niveau af aktivisme fra årti til årti findes i Derek Beach: *Between Law and Politics. The relationship between the European Court of Justice and EU Member States*. DJØF Publishing Copenhagen 2001.
 - 2) Morten Broberg & Nina Holst-Christensen: *Free Movement in the European Union. Cases, Commentaries and Questions*. 3rd edition. DJØF Publishing Copenhagen 2010, s. 891-919
 - 3) Ministeriet for Flygtninge, Indvandrere og Integration: "Juridisk vurderings-notat om Metock-dommen" 19. august 2008. http://www.nyidanmark.dk/NR/rdonlyres/D89082C6-3AB7-4551-BCF6-45419400DCEF/0/juridisk_notat_om_metock_2008.pdf
 - 4) Institut for Menneskerettigheder 1. december 2009: "Menneskerettighederne styrkes i Europa", <http://menneskeret.dk/nyheder/seneste+nyt/liste/menneskerettighederne+styrkes+i+europa>.
 - 5) Cathryn Costello: "Metock: Free movement and "normal family life" in the union" i *Common Market Law Review* 46, s. 587-662. Kluwer Law International 2009.
 - 6) Morten Broberg & Nina Holst-Christensen: *Free Movement in The European Union*, s. 496-517.
 - 7) Hjalte Rasmussen: *EU-ret i kontekst*. 5. reviderede udgave. København, GadJura 2007.
 - 8) Se f.eks. Hjalte Rasmussen: "Responsum om Metock-dommen. Suverænitetsaspekter af dommen i forhold til grundlovens § 20". Udgivet af Dansk Folkeparti 23. februar 2009, http://www.dansksfolkeparti.dk/pictures_org/Responsum_HjalteRasmussen.pdf samt Justitsministeriet: "Redegørelse for forholdet mellem EF-Domstolens kompetence og Grundloven". Justitsministeriet 11. maj 2009, <http://www.justitsministeriet.dk/fileadmin/downloads/Pressemeddelelser2008/EF-Domstolen.pdf>
-

De somaliske pirater og det danske forsvarsforbehold

DE ROMANTISKE FORESTILLINGER OM PIRATER MED KLAP FOR ØJET I DET CARIBISKE ØHAV ER EFTERHÅNDEN BLEVET ERSTATTET AF STADIGT FLERE SKRÆMMENDE HISTORIER OM KAPRINGER OG LØSEPENGE. SELV OM DET ANSES FOR AT VÆRE ET GAMMELKENDT FÆNOMEN I CARIBIEN OG SYDØSTASIEN, ER PIRATERI ET FORHOLDSVIS NYT OG STIGENDE PROBLEM I DE AFRIKANSKE LANDE. ØSTAFRIKANSKE PIRATER STÅR FOR CIRKA 85 PROCENT AF DE KAPRINGER, DER FOREGÅR RUNDT OM I VERDEN¹⁾. DET SKYLDES I FØRSTE OMGANG DEN STORE MÆNGDE SKIBSFART, DER SEJLER IGENNEM STRÆDET MELLEM DEN YEMENITISKE SYDKYST OG SOMALIAS NORDKYST. DEN BERYGTED E ADENBUGT LIGGER I UDMUNDINGEN AF BAB EL-MANDEB-STRÆDET, SOM ER ET AF DE TRAVLESTE STRÆDER I VERDEN. HER PASSERER DER DAGLIGT 3,3 MILLIONER TØNDER RÅOLIE PÅ FRAGTSKIBE, SVARENDE TIL 18 GANGE DANMARKS DAGLIGE FORBRUG²⁾. DEN OMFATTENDE TRANSPORT, SAMT DEN POLITISKE SITUATION I SOMALIA ER NOGLE AF ÅRSAGERNE TIL UDVIKLINGEN AF PIRATERI DE SENESTE ÅR. ANTALLET AF OVERFALD AF PIRATER I ØSTAFRIKA ER STEGET FRA 117 TILFÆLDE I 2008³⁾ TIL OVER 200 I 2009⁴⁾.

Fra fisker til pirat

Landsbyerne langs Adenbugten har altid været præget af fiskersamfund, og vandet ud for Somalias kyst er kendt som verdens femte rigeste fiskevand. De sidste par år er indbyggernes livsgrundlag imidlertid blevet ødelagt af flere og flere internationale fisketrawlere, der overskrider de fastsatte fiskekvoter.

De lokale fiskere forsøgte at angribe trawlerne, men da besætningerne på disse skibe ofte er stærkt bevæbnede, har fiskerne skulle forsørge deres landsbyer på anden vis. De langsomme containerskibe med lave skibssider blev derefter et oplagt mål for fiskerne, da disses besætninger sjældent var bevæbnet med andet end vand-slang.

Den politiske situation i Somalia

Den politiske situation i Somalia er yderst ustabil og har været det siden 1991, hvor den daværende regering faldt. Siden da har der været flere forskellige forsøg på at samle forskellige regeringer, dog uden at de har haft held med at få fuld kontrol over hele landet. I 2006 var overgangsregeringen, "Transnational Federal Government" nødsaget til at anmode Etiopien om militær støtte. De Forenede Islamiske Domstole, der blandt andet vil indføre Sharia-lovgivning, havde i samarbejde med den fundamentalistiske militante bevægelse Al-Shabaab presset regeringen, så de kun havde kontrol over små dele af Mogadishu, hovedstaden i Somalia. I 2008 fik moderate medlemmer af

de tidligere Islamiske Domstole støtte af FN til at indgå i regeringen og Parlamentet. Dermed blev de etiopiske styrker trukket tilbage og i 2009 dannedes en samlingsregering med den islamiske leder Sheikh Sharif Sheikh Ahmed som ny præsident. På trods af regeringens ønske om bred national forsoning, blandt andet med Al-Shabaab, har regeringen stadig ikke fuld kontrol over hele landet.

Den udbredte korruption med midler fra NGO'er i Somalia har gjort piraterne til deres samfunds vigtigste økonomiske støtter. Piraterne har været med til at få dele af Somalia til at blomstre. I byen Eyl, som er tilholdssted for de fleste pirater, skyder nye bygninger op sammen med restauranter der skal bespise piraternes kidnappede ofre. Eyl er en del af den nordlige region Puntland, som er en selvstændig del af Somalia. Puntland er et svært fremkommeligt område, hvilket gør det til et oplagt skjulested for piraterne og deres bagmænd. Det gør det ikke nemmere at fange piraterne, at de har opnået heltstatus hos lokalbefolkningen. Dette skyldes især den udbredte piratøkonomi som landsbyerne lever godt af. I 2008 indkasserede piraterne samlet over 211 millioner kroner alene i løsesummer.⁵⁾

De forskellige militære operationer

Piraterne har været under militært pres siden november 2007 fra Frankrig, Danmark, Holland og Canada. Disse lande har tilbudt eskorte af skibe fra FN's "World Food Programme", igennem NATO's

"Operation Allied Provider". Dette var i første omgang med til at afskrække piraterne, og operationen blev senere udvidet til også at omfatte andre typer af skibe i den såkaldte "Operation Ocean Shield"⁶⁾. Den 25. januar 2010 overtog det danske støtteskib Absalon kommandoen af NATO's stående flådestyrke gruppe 1, "SNMG1" som skiftevis med NATOs anden styrke, "SNMG2", patruljerer fire måneder ad gangen i det farefyldte farvand.

Der er dog flere militære operationer i gang i området. I alt er der 40 krigsskibe, der patruljerer det store område fra indsejlingen til det røde hav, halvvejs over til Indien og nærmest ned til Madagaskar. EU's "Operation Atalanta" startede for alvor i februar 2010, som den første fælles europæiske flådeoperation nogensinde. Missionen er på samme måde som Operation Ocean Shield baseret på et FN-mandat⁷⁾. Det indebærer, at der fokuseres på eskortering af nødhjælp, fragtskibe og bekæmpelse af pirateri. 95 procent af EU's medlemslandes handel foregår til vands, og 20 procent af den globale handel passerer Adenbugten. De mange militære operationer i området er derfor essentielle for verdenshandlen.⁸⁾ På trods af, at Danmark er en af verdens førende søfartsnationer, og søfarten er et af Danmarks største erhverv, kan Danmark ikke deltage i "Operation Atalanta". Det er følger af, at den danske forsvarsundtagelse forhindrer Danmark i at deltage i operationer, der går ind under EU's fælles forsvarspolitik. Den fælles forsvarspolitik er en del af ESDP (European Security and Defence Policy), der blev vedtaget med Maastricht-traktaten i 1993. En vigtig del af politikken er baseret på de såkaldte Petersborg-opgaver, hvor fokus er på humanitære og

redningsopgaver, fredsbevarende og krisestyringsopgaver, for eksempel fredsskabende opgaver. Operation Atalanta er iværksat på en række FN-resolutioner, som Danmark i kraft af sit FN-medlemskab har været med til at vedtage. Så snart en operation kommer under EU-ledelse, kan Danmark ikke deltage. Det er stærkt problematisk, at vi pga. forsvarsforbeholdet ikke selv kan være med til at skabe sikkerhed for vores egne søfolk, men må overlade det til de andre lande i EU. Det samme vil gøre sig gældende ved akutte redningsopgaver, hvor danske borgere har brug for at blive evakueret af EU's styrker⁹⁾.

En vigtig indsats på land

Erfaringer viser, at der også er behov for en forstærket indsats på land. Piraternes baser og bagmænd på land gør det muligt at systematisere indkrævnngen af større og større løsesummer, kapre større skibe og rekruttere flere pirater.¹⁰⁾ Den politiske situation har samtidig været medvirkende til at give piraterne og deres bagmænd frit lejde, da der ikke eksisterer nogen form for kystbevogtning, politistyrke eller lignende tiltag, der kan bremse piraterne.¹¹⁾ Derfor vil EU gennemføre en sideløbende mission, med henblik på optræning af den somaliske regeringshær og politistyrke til at kunne håndtere de stærke bagmænd¹²⁾. Optræningen vil formentlig foregå i Uganda. Der er planer om at uddanne godt 6000 befalingsmænd, der skal sætte en stopper for de fundamentalistiske oprørsstyrker. Optræningen vil kræve, at man kan fastholde de nyuddannede befalingsmænd, da lønningerne i regeringshæren er lave. Etableringen af en somalisk hær og politistyrke vil derfor kræve en mængde viden og erfaring, som det danske forsvar har tilegnet sig

ved tidligere militære operationer, for eksempel ved oprettelsen af en politistyrke i Irak.

-
- 1) Fakta om Søfart 2009, side 41, Søfartsstyrelsen.
 - 2) P1 Orientering, 20. april 2009 kl. 17.10 på Danmarks Radio P1
 - 3) Fakta om Søfart 2009, side 41, Søfartsstyrelsen.
 - 4) "Pirate attacks up sharply in 2009" – Artikel i Reuters, 14. januar 2010.
 - 5) "Somaliske pirater klar til ny sæson", Information, den 19. august 2010
 - 6) <http://www.missionnatobruelles.um.dk/da/menu/Operationerogmissioner/pirateri> - Udenrigsministeriets hjemmeside "Indsats mod pirateri" den 26. februar 2010.
 - 7) <http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1518&lang=en> "CSDP – EUNAVFOR" Rådets hjemmeside den 26. februar 2010.
 - 8) <http://www.mschoa.eu/ForcelInfo.aspx> - EU NAVFOR SOMALIAs hjemmeside 26. februar 2010.
 - 9) <http://www.um.dk/da/menu/Udenrigspolitik/FredSikkerhedOgInternationalRetsorden/EUsSikkerhedsOgForsvarspolitik/DeuDanskeForbehold/EvakueringAfEUStatsborgere.htm> Udenrigsministeriets hjemmeside "Evakuering af EU-statsborgere", den 26. februar 2010.
 - 10) http://videnskab.dk/content/dk/kultur/pirater_skal_fanges_pa_land den 26. februar 2010 og "Skal danske soldater til Somalia?" Artikel i Jyllands-Posten den 21. marts 2009 af Lars Nørgaard Pedersen.
 - 11) "Afrikas betændte horn" Artikel i Jyllands-Posten, den 23. januar 2010.
 - 12) <http://consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=1870&lang=en> Rådets hjemmeside: "EU training mission Somalia" den 26. februar 2010.

EU's udfordringer på Balkan

DEN 1. JANUAR I ÅR TRÅDTE EU'S VISUMLIBERALISERINGER FOR SERBIEN, MONTENEGRO OG MAKEDONIEN FORMELT I KRAFT, OG GJORDE DET DERMED LETTERE FOR BEFOLKNINGERNE I DE BERØRTE LANDE AT REJSE IND I SCHENGEN-LANDENE. SAMTIDIG HAR DET SKABT STOR FRUSTRATION OG UTILFREDSHED HOS DE BEFOLKNINGSGRUPPER, DER IKKE BLEV INKLUDERET I EU'S VISUMFRI ZONE, OG HAR BIDRAGET TIL YDERLIGERE EU-SKEPSIS OG USTABILITET I EN I FORVEJEN UROPLAGET REGION.

Den fri bevægelighed er en af grundstenene i EU, og visumliberaliseringerne kan ses som den foreløbige kulmination i en lang række positive tilnærmelser mellem EU og Vestbalkan indenfor de senere år, og som et vigtigt skridt i retning af målet om fuldt medlemskab af EU for alle Balkans lande.

Den nuværende målsætning og strategi for Balkans gradvise optagelse i EU blev formuleret ved et topmøde i Thessaloniki i 2003, hvor EU's ledere forsikrede hinanden og repræsentanter for landene på Vestbalkan om, at de havde en fremtid indenfor EU's grænser. Man gjorde dog samtidig klart, at landene skulle gennemføre store reformer, før et medlemskab var muligt. Blandt udfordringerne var bekæmpelse af korrupsion og organiseret kriminalitet, beskyttelse af etniske minoriteter, gennemførelse af mere gennemsigtighed i lovgivningen og økonomiske reformer. Strategien med at belønne økonomiske og politiske reformer med udsigten til fuldt medlemskab af EU bliver kaldt "konditionalitet", og har vist sig som et af de mest effektive redskaber i processen for at bringe Vestbalkan nærmere EU's standarder.

Allerede året efter blev den tidligere jugoslaviske republik Slovenien en del af EU, som et led i den store Østudvidelse, mens de politiske reformer begyndte at tage fart på resten af Balkan. Kroatien blev anerkendt som kandidatland i 2004 og samme år indtrådte Makedonien i EU's Stabilitets- og Associerings Aftale (SAA), efterfulgt af officiel kandidatstatus året efter.

Den positive udvikling gik dog noget i stå efter først Frankrig og derefter Hollands nej til Forfatningstraktaten i 2005, der sendte EU ud i en "tænkepause", og skabte tvivl både i EU og på Balkan om Unionen var klar til at lukke nye medlemmer ind i fællesskabet.

Først i 2008 kom der igen gang i forhandlingerne mellem EU og landene på Vestbalkan. I starten af året vandt den pro-vestlige Boris Tadic præsidentvalget i Serbien over ultra-nationalisten Tomislav Nikolic i en regulær valggys. Tadic's erklærede målsætning om at få Serbien tættere knyttet EU, blev i april belønnet med igangsættelsen af indledende forhandlinger om Serbiens indtrædelse i SAA. En udvikling, der gentog sig i Bosnien et par måneder senere. Forholdet

mellem EU og Serbien blev yderligere forbedret i sommeren 2008, da serbisk politi opsporede den tidligere leder af bosniske serbere under den Jugoslaviske Borgkrig, Radovan Karadzic, og udleverede ham til retsforfølgelse ved den internationale krigsforbryderdomstol i Haag.

2008 bød dog også på udfordringer for EU. I februar erklærede den uroplagede serbiske provins Kosovo sig for selvstændig, en erklæring, der blev pure afvist i Beograd. På trods af at uafhængighedserklæringen havde været ventet i længere tid, lykkedes det ikke EU's udenrigsministre at nå frem til en fælles holdning i sagen, og dermed var det op til de enkelte medlemslande at beslutte, om de ville anerkende Kosovos selvstændighed. Det har 22 lande inden for EU indtil nu gjort, mens fem EU-lande støtter Serbiens krav om beskyttelse af deres territoriale integritet. Kosovos uafhængighedserklæring forløb uden de frygtede voldshandlinger, men udstillede EU's manglende fælles fodslag i udenrigspolitiske spørgsmål.

Den positive udvikling fortsatte i 2009, hvor Stabilitets- og Associeringsaftalen mellem EU og Albanien trådte i kraft i april, lige som Albanien sammen med Kroatien kom med i NATO-samarbejdet. Og med Irlands "ja" til en modificeret Lissabon-traktat i oktober var de sidste institutionelle forhindringer for yderligere udvidelser på Balkan ryddet af vejen.

Kroatien er klar som det næste land til at blive medlem af EU, måske allerede i år 2012, mens kun en bilateral "navnestrid" med Grækenland forhindrer yderligere forhandlinger om Makedoniens (officielt FYRoM) optagelse.

Det er i denne række af positive tiltag mellem EU og Balkan, at visumliberaliseringerne på Balkan skal ses som et glædeligt og naturligt skridt. Mens økonomisk fremgang og politisk og sikkerhedsmæssig stabilitet har været de væsentligste grunde for Balkans politikeres ønske om at træde ind i EU, har meningsmålinger vist at rejsefrihed for landenes befolkninger er en af de absolut vigtigste elementer af et EU medlemskab. Historisk set kunne befolkningen i det tidligere Jugoslavien rejse frit til Vesteuropa og USA uden visum, og landenes ufrivillige internationale isolation har været til stor frustration for mange, især blandt de unge.

Desværre er det ikke hele Balkan, der nu er kommet med på Schengens hvidliste. På trods af advarsler fra mange eksperter og lokale aktører fandt Kommissionen at kun Makedonien, Serbien (Kosovo undtaget) og Montenegro var teknisk parate til at indgå i samarbejdet (mens Kroatien allerede var med). Udelukkelsen af Bosnien, Albanien og Kosovo kan få utilsigtede konsekvenser, og være med til at skabe nye skel på Balkan og øge den i forvejen spændte stemning mellem de forskellige folkeslag.

Problemet forøges yderligere af flere af landenes komplekse opbygning og etniske sammensætning. I Bosnien har de fleste af landets kroatisk og serbiske indbyggere dobbelt statsborgerskab, og kan gennem deres tilknytning til Serbien og Kroatien opnå Schengen-visa. Det betyder i praksis, at kun landets etniske muslimer eller bosniakker er udelukket for at rejse ind i EU. Dette kan ventes at bidrage yderligere til den dybe politiske krise landet befinder sig i. På samme måde er det i Kosovo, hvor

de etniske serbere uden videre kan få et visum til EU, mens landets albanske og muslimske befolkning kun kan se til fra sidelinjen. Kosovos sag er ekstra kompliceret, da de som nævnt ikke er anerkendt som selvstændigt land af et samlet EU. Kosovo er i øjeblikket det land i verden, hvorfra man kan rejse til færrest lande uden et visum, nemlig Albanien, Montenegro, Makedonien, Tyrkiet og Haiti.

Kroaterne og serberne er dog ikke ene om at dele Schengen-pas ud til mindretal i nabolandene. Som man har kunnet læse i Jyllands-Posten den 25. februar har lederen af Ungarns højre-populistiske oppositionsparti Fidesz lovet at give de ungarske mindretal i Rumænien og Serbien ungarsk statsborgerskab, hvilket vil kunne øge de sociale og kulturelle spændinger. På samme måde har Rumænien udstedt mere end 300.000 EU pas til borgere i Moldova, og Bulgarien 40.000 til "bulgarer" i Makedonien. I hvert tilfælde har EU stået som passiv betragter på sidelinjen.

På Balkan skaber situationen desuden et uheldigt signal om, at EU er en klub for kristne, da det kun er muslimerne i Kosovo, Bosnien og Albanien (og Tyrkiet), der som de eneste på Balkan er udelukket for at rejse ind i EU. Dette kan være med til at skabe yderligere ustabilitet og splid, både på tværs af landegrænser og indenfor de enkelte stater.

Samtidig er det med til at skabe politisk apati i de berørte lande – både overfor EU og overfor de lokale politikere. I Bosnien mener et flertal, at skylden for "visum-problemet" ligger hos de lokale politikere og ikke EU, og et stadigt større antal udtrykker skepsis for, om Bosnien nogensinde kommer med i

EU. Dette er en farlig udvikling, da den gør konditionalitetsmetoden mere træg, og skaber en platform for populistiske og nationalistiske politikere.

Balkan *er* en del af Europa, og det er i hele Europas interesse at sikre et stabilt og økonomisk driftigt Balkan, der kan bidrage positivt til EU's udvikling. Det er essentielt, at EU ikke bidrager yderligere til politisk apati og EU-skepsis, men i stedet følger de flotte politiske erklæringer og positive tilkendegivelser op med konkret handling.

Det *er* derfor vigtigt at politikerne både i EU og på Balkan vedtager de nødvendige reformer og får inkluderet resten af Balkan i EU's visumfri zone. Både for Balkan og EU's skyld.

Ukraine har fået ny præsident

PÅ VALGNATTEN D. 7. FEBRUAR VISTE DEN UKRAINSKE KANAL 5 ET KORT OVER UKRAINE HVOR LANDET VAR DELT MIDT OVER I RØDT OG BLÅT, DVS. MELLEM JULIA TYMOSHENKO OG VICTOR YANUKOVYCH. PÅ BEDSTE "MOGENSEN OG CHRISTIANSEN- VIS" FORSØGTE KANAL 5'S TO KOMMENTATORER AT GIVE ET BUD PÅ, HVAD DER VILLE SKE FREMOVER I UKRAINE. EN IKKE HELT LET OPGAVER I ET LAND, HVOR DEN POLITISKE KULTUR ER PRÆGET AF UTALLIGE RYGTER, KONSTANT MUDDERKAMP MELLEM DE POLITISKE BLOKKE OG - OFTE BERETTIGEDE BESKYLDNINGER OM KORRUPTION OG TYVERI. EU HAR HAFT VANSKELIGT VED AT ANSLÅ EN KLAR POLITIK OVERFOR DET ØSTLIGE NABOLAND. EN RÆKKE AF DE NYE MEDLEMSLANDE, NAVNLIG POLEN OG LITAUEN, HAR VÆRET MEGET OPSATTE PÅ AT GIVE UKRAINE ET PERSPEKTIV OM EU-MEDLEMSKAB. FRYGTEN FOR REAKTIONERNE I UDVIDELSESTRÆTTE BEFOLKNINGER I DE GAMLE EU-LANDE HAR DOG VÆRET MEDVIRKENDE TIL, AT MANGE STATSLEDERE HAR VÆRET BEKYMRET VED UDSIGTEN TIL AT BYDE UKRAINE I UNIONEN.

Et uregerligt land

Ukraine er på mange måder et uregerligt land, hvilket giver despoti dårlige muligheder, men samtidig gør det vanskeligt at gennemføre nødvendige reformer. Forfatningen deler magten mellem Parlamentet og præsidenten, hvilket de seneste fem år har medført en altødelæggende magtkamp mellem præsidenten og statsministeren. Samtidig er den parlamentariske situation ekstremt ustabil, fordi medlemmerne konstant skifter mellem de forskellige blokke. De ukrainske partier kan dårligt sammenlignes med partier, som det kendes fra Danmark. Med undtagelse af Kommunistpartiet er partierne blottet for ideologi. I stedet er partierne centreret omkring partilederen og det politiske indhold er ofte meget populistisk.

Den orange Revolution lever videre

Rygtet om Den Orange Revolutions død er overdrevet. Tværtimod er præsidentvalget et bevis på, at en eller anden form for demokrati er ved at bide sig fast. I de andre tidligere Sovjetrepublikker ved man på forhånd, hvordan valgresultatet bliver. Det gælder i for eksempel i nabolandet Hviderusland, hvor Lukashenko altid får tæt ved 90 procent af stemmerne. I Ukraine er det derimod umuligt at forudsige, hvem der vinder valgene. Endnu vigtigere er det, at den politiske kultur er ændret væsentligt fra før den Orange Revolution. Politiske mord er ikke længere en løsning på besværlige journalister; en metode den tidligere præsident Kutjma ellers flittigt betjente sig af.

Victor Yanukovich

Oftentimes bliver Yanukovich betegnet som Kremles mand i Ukraine. Man

skal dog passe på med at overvurdere betydningen af hans tilknytning til Rusland. Yanukovich er i langt højere grad afhængig af støtte fra oligarkerne i Donbass i det østlige Ukraine. De magtfulde oligarker er langt mere interesserede i øget samhandel med EU, og derfor står en frihandelsaftale med EU højt på ønskesedlen. Yanukovich har da også sagt, at han ønsker at udbygge samarbejdet med EU, og også gerne ser medlemskab af Unionen. På den anden side har han også ytret ønske om at skabe en øget integration mellem Rusland, Hviderusland og Kasakhstan.

Ukraine har brug for gennemgribende reformer, og massive budgetmæssige forbedringer. At dømme efter Yanukovichs valgprogram bliver der snare tale om det modsatte. I valgkampen er der blevet lovet enorme forbedringer indenfor sundhed og infrastruktur samt forhøjelse af børnepengene. Derudover vil Yanukovich indføre skattefritagelse for mindre virksomheder de næste to år. Alt sammen omkostningstunge forslag, som det er meget vanskeligt at se, hvordan den tomme statskasse skal kunne finansiere.

Korruption og store penge

Ukraines altoverskyggende problem er korruption. Samfundet er korrumpet fra top til bund. For eksempel er det ganske udbredt at bestikke sig til gode karakterer på universitetet, mens færdselspolitiet nærmest har karakter af statsautoriseret landevejsrøveri. Den udbredte korruption gør, at befolkningens tillid til politikere og offentlige institutioner er meget lav. Derfor er den institution, som nyder størst respekt og tillid, kirken.

Ukraine har en betydelig mine- og sværindustri, der blev privatiseret

under højst tvivlsomme omstændigheder efter uafhængigheden i 1991. Kontrollen af stålindustri, kulminer og våbenfabrikker har skabt en klasse af oligarker med enorm magt og rigdom. Et besøg i en af Ukraines østlige storbyer, som for eksempel Dnepropetrovsk, Donetsk eller Kharkiv afslører hurtigt, at der findes store penge i Ukraine, men at det samtidig også er et af verdens mest ulige samfund. Oligarkens rigdom er blevet beskyttet gennem en alliance med den gamle nomenklatur, det vil sige eliten fra Sovjettiden, hvor især den tidligere præsident Kutjma er en meget central skikkelse. Kutjmas svigersøn er i øvrigt en af Ukraines rigeste oligarker. Tymoschenko forsøgte som premierminister at tilbagerulle nogle af de mest tvivlsomme privatiseringer, men i det store og hele har de magtfulde oligarker ikke fået deres position svækket i løbet af de fem år, Jusjtjenko var ved magten.

Gas og flådebasen på Krim

Udenrigspolitisk er der ingen tvivl om, at Yanukovych vil orientere sig langt mere mod Rusland end sin forgænger, som havde et mere end almindeligt anstrengt forhold til Kreml. Denne nyorientering betyder et endegyldigt farvel til landets planer om NATO-medlemskab. Yanukovych har ved flere lejligheder sagt, at han vil anerkende de to georgiske udbryderrepublikker Sydossetien og Abkhazien. Spørgsmålet er dog, om Yanukovych vil løbe den udenrigspolitiske risiko at anerkende de to områder som selvstændige, når end ikke de andre lande i SNG gør det.

På kort sigt er der to udfordringer som Yanukovych skal løse sammen med sin russiske modpart, nemlig gasforsyning og flådebasen på Krim. Gasforsyningen har meget

stor betydning for EU, eftersom størstedelen af den russiske gas går gennem Ukraine, i hvert fald indtil North Stream er færdigbygget. Det er afgørende for både Ukraine og EU, at der bliver skabt en stabil aftale om forsyning og afregning, sådan at EU ikke oplever en gaskrise hvert år i januar måned. Disse forhandlinger mellem Ukraine og Rusland er meget uigennemskuelige på grund af lyssky mellemhandlere og spegede politiske interesser. Under valgkampen blev det foreslået, at EU skal indgå i en fælles russisk-ukrainsk kontrolenhed, der skal overvåge transit af gas gennem Ukraine.

Den anden store udfordring er den russiske flådebase i Sevastopol på Krim, hvor den nuværende lejeaftale udløber i 2017. Afgående præsident Jusjtjenko har flere gange gjort det klart at han ønskede de russiske tropper ud af Ukraine. Imidlertid betaler Rusland en betydelig leje for flådebasen, og denne leje har ofte indgået i afregningen for gas. Flådebasen har også en betydning for beskæftigelsen på Krim, og da halvøen er overvejende russisk og med et betydeligt selvstyre, vil det være en upopulær og sikkert også umulig, beslutning at sende den russiske flåde hjem. Yanukovych er da også positiv for at lade Rusland fortsætte lejen af flådebasen i Sevastopol.

EU og Ukraine

I Bruxelles har man svært ved at finde en grimasse, der kan passe, da Yanukovych trods alt har et yderst tvivlsomt generalieblad. På den anden side har han vundet valget på demokratisk vis, og derfor er det nu op til EU, at finde en måde at samarbejde med den nye mand i Kiev. Det store spørgsmål er, hvor meget Yanukovych reelt har ændret sig siden valget i 2004. Hans

politiske modstandere vil meget gerne fremstille ham som en bølge med en plettet straffeattest. Problemet er blot, at næsten alle landets politikere på en eller anden måde er involveret i korrupsion og andre ulovligheder. Det er altafgørende, at den nye præsident og EU får begyndt godt på samarbejdet. Øverst på dagsordenen står en frihandelsaftale mellem EU og Ukraine, samt en varig aftale mellem Rusland, Ukraine og EU omkring stabil forsyning af den gas som passerer igennem Ukraine. Bemærkelsesværdigt nok gik Yanukovych første udlandsrejse til Bruxelles, og ikke til Moskva, hvilket kunne være et tegn på, at den nye præsident har et reelt ønske om et stærkt samarbejde med EU.

Tidligere udgaver af BAG OM EU-SAGERNE

HERUNDER FINDES EN INDHOLDSOVERSIGT OVER FIRE AF DE TIDLIGERE UDGAVER AF BAG OM EU-SAGERNE. DU ER MEGET VELKOMMEN TIL AT RINGE ELLER SKRIVE TIL OS, HVIS DU ER INTERESSERET I EN TIDLIGERE UDGAVE ELLER NOGLE AF EUROPABEVÆGELSENS ANDRE PUBLIKATIONER. DISSE KAN OGSÅ DOWNLOADES FRA WWW.EUBEV.DK.

December 2009 (Nr. 40)

- EU og ulandene i fælles kamp for klimaet
- Ændrer en udenrigsminister EU's rolle i verden?
- Usikker fløjkoalition i Europa-Parlamentet
- Retsforbehold dømmer Danmark ude
- Fremtiden for beskyttelsen af europæiske menneskerettigheder
- Levner EU plads til fortsat nordisk samarbejde?
- Norge og den manglende EU-debat

Juni 2009 (Nr. 39)

- Europas demografiske udvikling
- Det østlige partnerskab
- EU's ligestillingspolitik
- Island i EU 2011?
- Libertas – en paneuropæisk fiasko
- Udvidelsen fem år
- EU og dansk lovgivning

Februar 2009 (Nr. 38)

- Fælles asylpolitik i EU
- 30 år med direkte EP-valg
- Patientrettigheder og sundhedsydelse i EU
- EU som international aktør
- Vækst og beskæftigelse
- Status på EU's udvidelse
- Euroen ti år

November 2008 (Nr. 37)

- Energiforsyning og monopoler
- Spillemonopoler i Kommissionens søgelys
- Telemonopoler
- Jernbanemonopol
- Europæiske postmonopoler på vej væk
- Dansk apotekermonopol under pres
- Bredbåndsmonopol



Den Danske Europabevægelse
Bremerholm 6
1069 København K



Den Danske Europabevægelse arbejder for et tæt europæisk samarbejde og for fuld dansk deltagelse heri. Vi er en tværpolitisk organisation med mange forskellige medlemmer, men en vigtig ting til fælles: Vi går alle ind for et forpligtende samarbejde mellem de europæiske lande.

Den Danske Europabevægelse har mange lokale aktiviteter og arrangerer debatmøder, kurser, rejser og meget mere. Som medlem af Den Danske Europabevægelse får du del i alle disse tilbud.

Derudover udgiver vi en række nyhedsbreve, notater og publikationer om aktuelle Europa-politiske emner, som medlemmer naturligvis får tilsendt.

ØNSKER DU AT VIDE MERE, ELLER BLIVE MEDLEM AF DEN DANSKE EUROPABEVÆGELSE, SÅ INDSEND NEDENSTÅENDE KUPON, ELLER GÅ IND PÅ VORES HJEMMESIDE WWW.EUBEV.DK.

- Jeg vil gerne vide mere om den Danske Europabevægelse.
- Jeg vil gerne være medlem af Den Danske Europabevægelse. Kr. 195,- pr. år.
- Jeg er over 65 år og vil gerne være seniormedlem. Kr. 100,- pr. år.
- Jeg er under 30 år og gerne være ungdomsmedlem.
Kr. 100,- pr. år / kr. 25,- for medlemmer af Europæisk Ungdom.
- Jeg vil gerne abonnere på "Bag om EU-sagerne".
Kr. 150,- pr. år for ikke-medlemmer / kr. 75,- pr. år for medlemmer.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./By _____