

forhold til vore nordiske naboer. Dette har regeringen allerede gjort ganske klart i sin ansøgning. I den forbindelse har regeringen over for Schengenlandene henvist til, at man allerede tilbage i foråret 1991 i udkast til EU-grænsekontrolkonventionen nåede frem til en tilfredsstillende løsning vedrørende det nordiske spørgsmål, en løsning, som kom i stand efter indgående drøftelser med de andre nordiske lande.

I slutakten til denne EU-konvention, hvis undertegnelse som tidligere nævnt blokeres af Gibraltarstriden, erklærede Danmark nemlig, at kontrollen ved de ydre danske grænser vil blive foretaget under hensyntagen til de forpligtelser, der påhviler Danmark inden for rammerne af den nordiske paskontroloverenskomst. Samtidig erklærede den danske regering, at denne kontrol vil blive lige så effektiv som den kontrol, der etableres ved de øvrige EU-landes ydre grænser. Denne erklæring blev dengang taget til efterretning af de øvrige 11 lande og af Europa-Kommissionen.

Mere konkret medfører dette, at personkontrollen ved Danmarks ydre EU-grænser til de øvrige nordiske lande skal foretages som en kombination af den kontrol, som de andre nordiske lande foretager ved deres ydre grænser, og den kontrol, der foretages inden for rammerne af den nordiske paskontroloverenskomst. Det vil typisk sige stikprøvekontrol ved de indre nordiske grænser.

Det er afgørende for regeringen, at der ved en dansk indtræden i Schengensamarbejdet opnås en ordening vedrørende det nordiske spørgsmål svarende til den førromtaltte ordening fra 1991. Dette vil indebære, at den nuværende kontrolordening og pasfrihed for nordiske statsborgere kan opretholdes fuldt ud. Det nordiske spørgsmål vil derfor blive helt centralt i de videre forhandlinger med Schengenlandene, ligesom det naturligvis vil kræve yderligere drøftelser med de nordiske lande.

Jeg vil herefter gå over til et andet spørgsmål, som vil være af væsentlig betydning i forbindelse med dansk optagelse i Schengen, nemlig kontrollen i lufthavnene. For at kunne føre Schengenaftalens bestemmelser ud i livet er det nødvendigt, at den fysiske indretning af de internationale lufthavne ændres. Disse ændringer skal gøre det muligt, at passagerer, der alene foretager interne flyvninger mellem Schengenlandene, ankommer til eller afrejser fra terminaler, hvor der ikke foretages personkontrol. Samtidig skal det sikres, at passagerer, der ankommer fra

tredjelande, og som herefter tiltræder en intern flyvning til et af Schengenlandene, kontrolleres, efter at den interne flyvning er begyndt.

En dansk tiltræden af Schengenkonventionen vil derfor kræve en række ændringer af infrastrukturen i de internationale lufthavne. For Danmarks vedkommende gælder det naturligvis navnlig for Københavns Lufthavn i Kastrup, hvis udenrigsgård ikke på nuværende tidspunkt er opdelt i flere selvstændige terminaler.

Disse ændringer af infrastrukturen vil naturligvis medføre visse omkostninger. Det er ikke muligt at komme med noget nærmere skøn herover, idet der under alle omstændigheder uafhængigt af Danmarks forhold til Schengen er planlagt betydelige ombygninger af lufthavnen i Kastrup.

Det skal i den forbindelse også nævnes, at en meget stor del af trafikken i lufthavnen i Kastrup udgøres af flyvninger til og fra de nordiske lande. Det vil derfor være en afgørende forudsætning for den videre planlægning af den kommende udbygning af lufthavne, at alle de øvrige nordiske lande forholdt til EU og Schengensamarbejdet er afklaret.

Regeringen vil på den anførte baggrund og efter drøftelser med lufthavnsmyndighederne og SAS over for Schengenlandene tilkendegive, at man fra dansk side vil have mulighed for inden for en femårig periode at tilpasse forholdene i de danske lufthavne til kravene i Schengenaftalen. Regeringen er i øvrigt i den forbindelse bekendt med, at Holland ved sin tiltræden af Schengenaftalen har opnået en lignende ordening, for så vidt angår Hollands største internationale lufthavn, Schiphol.

Schengenkonventionen knytter som nævnt realiseringen af den fri personbevægelighed sammen med gennemførelsen af en række andre såkaldte kompenserende foranstaltninger. Disse foranstaltninger forudsætter et mere udbygget mellemstatsligt samarbejde på navnlig det immigrationsmæssige, retslige og politimæssige område. Der er således tale om en udbygning af samarbejdet på de samme områder, som EU-landene har arbejdet intensivt med siden vedtagelsen af Fællesakten i 1986. Jeg finder det i øvrigt væsentligt at fremhæve, at samarbejdet inden for Schengen er et helt traditionelt mellemstatsligt samarbejde. En deltagelse i Schengensamarbejdet rejser derfor ingen problemer i forhold til det nationale kompromis og Edinburgh-Afgørelsen.