

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg vil gerne indledningsvis sige tak til ministeren for en meget grundig og meget oplysende besvarelse af forespørgslen.

Jeg har det selv sådan, at når der er meget komplicerede emner til debat, så letter det tit lidt at få et historisk overblik over, hvorfor tingene er gået, som de er. Derfor har jeg gjort mig den umage at prøve at ridse op, hvornår de forskellige ting i denne sag egentlig har fundet sted.

Den nordiske pasunion, som vi alle sammen er så glade for, og som hele Folketinget går varmt ind for, stammer helt tilbage fra 1957 – på et tidspunkt, hvor der end ikke var tænkt ret meget på EU, i hvert fald ikke på et dansk medlemskab. Den har vi været glade for altid, og den har fungeret udmærket. Men jeg må også sige, som det har været nævnt tidligere her i dag, at selv inden for den nordiske pasunion er kontrollen faktisk skærpet betydeligt i de senere år, og det skyldes selvfølgelig, at persontrafikken i Europa har ændret sig voldsomt siden Jerntæppets fald.

I 1972 tiltræder Danmark EF, og allerede dér kommer erklæringen om de 4 friheder: den frie transport af varer, tjenesteydelser, kapital og personer. Så allerede så tidligt som i 1972 har Danmark været med til at erklære, at vi ønskede fri passage over grænserne i Europa.

I 1986 vedtager vi pakken om det indre marked, hvor vi endnu en gang præciserer, at vi fra dansk side ønsker at få fri passage over grænserne.

Og så sker der det i 1989, at Muren falder, der kommer nye demokratier, der kommer nye lande, der kommer nye ønsker om åbning – også fra lande uden for EU – og nye ønsker om kontrol, især fra de lande i det rige Vesteuropa, som ikke ønsker at blive oversvømmet af personer fra den fattige del af kontinentet. Samtidig begynder forhandlingerne om grænsekontrolkonventionen i EU, hvor Danmark først og hele tiden og stædigt har håndhævet, at vi skulle tage hensyn til den nordiske pasunion; den måtte ikke kompromitteres.

Det var sandelig et puslespil, der kunne forstås. Det betød, at der skulle indføres nye porte, nye labyrinter og nye mærkelige skiltninger i alle de nordiske havne og lufthavne, men det endte faktisk med, at det blev gjort sådan, at den nordiske pasunion ikke blev kompromitteret.

Desværre er denne grænsekontrolkonvention endnu ikke trådt i kraft på grund af konflikterne

om Gibraltar mellem England og Spanien. Det var der lande i EU der ikke ønskede at vente på, og de startede så Schengensamarbejdet. Det gjorde de af den simple grund, at landene blev enige. Der er jo ikke noget, der forbyder lande, der kan blive enige om nogle fornuftige ordninger, at sætte sig ned og blive enige om dem på mellemstatslig basis uden at inddrage overnationale organer, hvis de ikke kompromitterer de aftaler, de i øvrigt har indgået.

Og dér står vi så nu. Schengenaftalen er frivillig, og den har vist sig at være praktisk ved at løse nogle problemer og at søge at virkeliggøre intentionerne om de åbne grænser – de intentioner, som mange af os i virkeligheden meget gerne ser virkeliggjort. Den har også den fordel, at den er mellemstatslig, og at vi ikke involverer de overnationale organer, så den behøver ikke at kollidere med den nordiske pasunion; de aftaler, vi har lavet med EU-grænsekontrolkonventionen, viser, at det ikke behøver at være tilfældet. Men selvfølgelig er det da bureaukratisk, at vi skal have flere forskellige indgange og flere forskellige farver og tegnsætninger i de forskellige lufthavne og havne.

Desuden kan man sige om Schengenaftalen, at den har været så opreklameret, eller den har i hvert fald været så interessant, at den har vakt stor interesse ud over EU-landene og Norden. Den har også vakt stor interesse i Europarådsregi, hvor netop de nye demokratier i Øst- og Centraleuropa er meget interesseret i at få lettere grænsepassage til alle lande i Europa. De har jo været udsat for restriktioner igennem generationer og kan derfor ikke forstå, hvorfor vi andre ikke pludselig også gerne vil have dem ind i vores del af Europa. Så derfor har vi fra radikal side vejret den gamle skepsis bort, efterhånden som vi har set de resultater, der er kommet frem i Schengensamarbejdet, og også efterhånden som vi har set, hvordan forhandlingerne om EU-grænsekontrolkonventionen er skredet frem. De problemer, der er tilbage, er nogle, som selvfølgelig altid vil opstå, når flere forskellige systemer kolliderer. Jeg har nævnt de forskellige former for indgange og porte og tegngivning, der skal være i de nordiske lufthavne og havne. Sådan skal det også være i Kastrup, og den labyrint, der vil komme i Kastrup, vil selvfølgelig give vanskeligheder for andre end hr. Keld Albrechtsen, og den vil nok også give anledning til mange vittigheder og sikkert mange karikaturtegninger. Men sådan er det altså, og det må vi leve med.