

sen om hjernedøds-kriteriet tager også i vidt omfang hensyn til dette. Reglerne om transplantation er en afvejning af på den ene side hensynet til den enkeltes selvbestemmelse på den anden side hensynet til de efterladte. I oplysningsindsatsen lægges der vægt på, at beslutning om organdonation tages sammen med de pårørende, sådan at de pårørende på forhånd er klar over, at en afdød ønsker at være donor. Når pårørende på forhånd har drøftet spørgsmålet om organdonation vil de i langt højere grad være opmærksomme på de positive elementer i organdonation også indeholder. Det har bl.a. hyppigt i debatten været fremhævet fra personer, hvis pårørende har været organdonorer, at det midt i sorgen over at miste en kær person kan være en trøst at vide, at afdødes organer kan være med til at redde andre mennesker.

#### Spm. nr. S 1761

Til erhvervsministeren (22/2 01) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Vil ministeren oplyse, om hensynet til den frie konkurrence og forbrugerpolitikken bedst varetages ved ikke at opretholde et monopol på Rødby-Puttgarden overfarten, og oplyse, om regeringen vil tage de nødvendige konsekvenser heraf og gennem sit medejerskab af Scandlines arbejde for, at sagen ved de tyske domstole opgives/subsidiært afsluttes i løbet af få måneder, således at der bliver frie besejlingsforhold for eventuelt konkurrerende rederier – både i Rødbyhavn og Puttgarden?«

#### Begrundelse

Det fremgår af ministerens svar på spørgsmål nr. S 1635, at den tyske konkurrencemyndighed har krævet havnen åbnet for tredjepartsadgang, men at sagen er blevet anket og nu verserer i det tyske retssystem, hvor den kan fortsætte i årevis. Den danske regering har medejerskab af Scandlines og er derfor i stand til at påvirke selskabet, således at sagen kan indstilles.

#### Svar (2/3 01)

**Erhvervsministeren (Ole Stavad):**

Sagen verserer ved de tyske domstole. Konkurrencestyrelsen har tilskyndet de tyske myndigheder til at fremme sagen, ligesom Konkurrencestyrelsen i januar 2001 har gjort Kommissionen opmærksom på sagen, jf. besvarelsen af spørgsmål S 1635.

Herudover har Trafikministeriet oplyst, at den danske stats ejerindflydelse er begrænset til 50 % og ikke giver den danske stat bestemte indflydelse. Der henvises i øvrigt til vedlagte pressemeddelelse af 1. december 2000 fra trafikministeren. (Ikke optrykt her).

Den danske regering agter på den baggrund ikke at foretage sig yderligere på nuværende tidspunkt.

#### Spm. nr. S 1762

Til erhvervsministeren (22/2 01) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Vil ministeren i forlængelse af svaret på spørgsmål nr. S 1635 tilkendegive, om den danske regering vil arbejde på at ændre den nuværende praksis, således at en virksomhed ikke kan omgå EU's konkurrenceregler blot ved at blive ved med at appellere en sag i det nationale retssystem?«

#### Begrundelse

Det har ingen betydning for den frie konkurrence, hvis man – som i tilfældet Scandlines – blot kan anke en sag i 6-10 år med det resultat, at taksterne kan stige, og servicen forringes, uden konsekvenser for selskabet, men med store følger for forbrugerne og beskæftigelsen. Da vi fik konkurrence på Helsingør-Helsingborg overfarten, faldt priserne med 1/3, samtidig med at passagertallet steg med over 30 pct.

#### Svar (2/3 01)

**Erhvervsministeren (Ole Stavad):**

Den danske regering støtter som bekendt det arbejde, der foregår med modernisering af forordning 1762. Arbejdet har til hensigt at smidiggøre