

og effektivisere den nuværende praksis. Sigtet med de nye regler for arbejdsfordelingen mellem Kommissionen og de nationale konkurrencemyndigheder er netop at fremme behandlingen af konkurrencesager med EU-dimension.

Den planlagte forenkling af proceduren ved behandling af sådanne sager vil dog ikke ske på bekostning af det internationalt anerkendte retssikkerhedsprincip om, at borgere og virksomheder skal have mulighed for at appellere en myndighedsafgørelse til en højere instans.

### Spm. nr. S 1763

Til erhvervsministeren (22/2 01) af:  
**Svend Erik Hovmand (V):**

»Vil ministeren oplyse, hvorfor Kommissionen gik ind i sagen om konkurrenceforholdene på ruten Helsingør-Helsingborg, hvis Kommissionen normalt ikke behandler konkurrencesager, der vedrører forhold i et mindre antal medlemslande (jf. ministerens svar på spørgsmål nr. S 1635)?«

### Begrundelse

I det ovennævnte svar skriver ministeren direkte: »Sager med fællesskabsdimension behandles af Europa-Kommissionen, mens sager, der vedrører nationale forhold i ét medlemsland eller i et mindre antal medlemslande, normalt behandles af de nationale konkurrencemyndigheder eventuelt i et samarbejde konkurrencemyndighederne imellem«.

Dette bruger ministeren til at begrunde, hvorfor Kommissionen ikke går ind i sagen om monopolet på Rødby-Puttgarden overfarten, men det harmonerer ikke med Kommissionens ageren i sagen om monopolet på Helsingør-Helsingborg overfarten.

### Svar (2/3 01)

**Erhvervsministeren (Ole Stavad):**

I sagen om tredjepartsadgang til Helsingør-Helsingborg ruten havde den danske konkurrencemyndighed indstillet til trafikministeren om at åbne adgangen for tredjepart til Helsingør Havn. Trafikministeriet afviste at følge Konkur-

rencestyrelsens henstilling. Muligheden for at løse sagen nationalt var dermed udtømt, og Kommissionen gik herefter ind i sagen, hvilket Kommissionen altid har mulighed for i sager, der har fællesskabsdimension. Tilsvarende har Kommissionen ikke afskåret sig fra at gå ind i denne sag, når sagen er afsluttet hos de tyske myndigheder.

Spørgsmålet om tredjepartsadgang til havnen i Puttgarden i Tyskland behandles, som nævnt i min besvarelse af S 1635, af den tyske konkurrencemyndighed og ved de tyske domstole (som er ankeinstans). Sagen er indbragt af de to ansøgere om adgang til havnen, EasyLines og et konsortium bestående af bl.a. Stena Line. Den tyske konkurrencemyndigheds afgørelse er anket af havnens ejere, Scandlines Deutschland GmbH og Deutsche Bundesbahn. Kommissionen har – i overensstemmelse med reglerne om arbejdsdelingen mellem Kommissionen og medlemsstaternes konkurrencemyndigheder – tilkendegivet, at den ikke vil gå ind i sagen så længe sagen behandles af den tyske konkurrencemyndighed.

### Spm. nr. S 1825

Til kulturministeren (27/2 01) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Hvad agter regeringen at gøre for at sikre driften og vedligeholdelsen af museet Liselund Gl. Slot på Møn?«

### Begrundelse

I Kulturministeriets oplæg til ændring af bestemmelserne i museumslovens § 13 vil Liselund ikke fremover være omfattet af denne lov. Blandt fagfolk med kendskab til Liselund gives der udtryk for, at en sådan ændring vil være direkte truende for den fremtidige drift af dette enestående og smukke sted. Derfor ønskes ministerens redegørelse for, hvordan Liselund kan sikres.

### Svar (8/3 01)

**Kulturministeren (Elsebeth Gerner Nielsen):**

Liselund Gl. Slot er omfattet af den regionale kulturaftale, som ministeriet for perioden 2000-