



**ØSTRE LANDSRET
DOM**
afsagt den 23. juni 2025

Sag BS-1439/2025-OLR
(10. afdeling)

Rønne Havn A/S
(advokat Mette Ravn Steenstrup)

mod

Molslinjen A/S
(advokat Erik Kjær-Hansen)

Sø- og Handelsretten har den 24. juni 2024 afsagt dom i 1. instans (sag BS-35041/2021-SHR).

Procesbevillingsnævnet har den 16. december 2024 meddelt tilladelse til Rønne Havn A/S til anke af dommen i medfør af retsplejelovens § 253, stk. 4, 1. og 2. pkt.

Landsdommerne Malou Kragh Halling, Katja Høegh og Uffe Sørensen har deltaget i ankesagens afgørelse.

Sagen har været behandlet på skriftligt grundlag i landsretten.

Påstande

Appellanten, Rønne Havn A/S ("Rønne Havn"), har endeligt nedlagt samme påstand som for Sø- og Handelsretten om afvisning af Molslinjen A/S' påstand 2, 1. led, om misbrug af Rønne Havns dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11 og/eller artikel 102 i Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde ("TEUF").

Indstævnte, Molslinjen A/S ("Molslinjen"), har nedlagt principal påstand om, at appelsagen afvises, subsidiært, at afvisningspåstanden nedlagt af Rønne Havn A/S ikke tages til følge.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for Sø- og Handelsretten.

Rønne Havn har yderligere gjort navnlig følgende egentlig nye anbringender, som fremgår af selskabets processkrift af 12. maj 2025, gældende (overskrifts- og afsnitsnummerering udeladt):

"Rønne Havn A/S (herefter Rønne Havn) er af den opfattelse, at Sø- og Handelsrettens deldom af 24. juni 2024 i sag BS-35041/2021-SHR (herefter Deldommen) bygger på en misforstået fortolkning og anvendelse af gældende ret, hvilket understøttes af både retspraksis og faglitteraturen om vurdering af retskraft.

Sø- og Handelsrettens fremgangsmåde for vurdering af retskraft følger hverken af retspraksis eller faglitteraturen, der foreskriver, at der foretages en indledningsvis overordnet vurdering af, hvad der er taget stilling til i 2021-dommen og hvilke oplysninger og anbringender, der ligger til grund herfor. Dernæst skal der foretages en sammenligning mellem 2021-dommen og retssag BS-35041/2021-SHR (herefter Hovedsagen). Sammenligningen skal indeholde en vurdering af om **(i)** forholdene (*ulemperne*) *i væsentlig grad har skiftet karakter* – hvor det i sagens natur kun er det faktumgrundlag, der har betydning for den konkurrenceretlige prøvelse, der skal vurderes og sammenlignes – og derefter **(ii)** såfremt forhold af betydning (*ulemperne*) *i væsentlig grad har skiftet karakter*, hvorvidt udviklingen bør afskæres og dermed *ikke prøves under en ny sag, hvis denne udvikling kunne forventes og faktisk er taget i betragtning i den første dom ved udøvelse af et mere eller mindre sikkert skøn*, jf. UfR 1949.804 H.1

Den materielle vurdering (test) af retskraft indeholder således to dele, hvor 2. del kun bliver aktuel, såfremt det vurderes, *at ulemperne i væsentlig grad har skiftet karakter* efter vurdering i henhold til testens 1. del. Sø- og Handelsretten har efter det i Deldommen oplyste, udelukkende koncentreret og forholdt sig til den 2. del af testen (anført under punkt (ii) ovenfor) uden indledningsvis at have taget stilling til den 1. del af vurderingen (anført under punkt (i) ovenfor). Rønne Havn gør på denne baggrund gældende, at i det tilfælde, at ulemperne **ikke** i væsentlig grad har skiftet karakter, er den 2. del af testen overflødig. Sø- og Handelsrettens retlige prøvelse er således fejlagtig og mangelfuld, da Retten ikke retmæssigt har foretaget en materiel vurdering af, om de forhold – som er afgørende for en konkurrenceretlig vurdering – i væsentlig grad har skiftet karakter.

(i) Ulemperne har ikke i væsentlig grad skiftet karakter

En konkurrenceretlig vurdering af Rønne Havns skibsafgift tager udgangspunkt i Rønne Havns prissætning, omkostninger og avancer. Samtlige disse forhold blev inddraget, behandlet og lagt til grund for den konkurrenceretlige bevisvurdering af Rønne Havns prissætning i 2021-dommen. Rønne Havn gør gældende, at Sø- og Handelsretten grundlæggende **ikke** har sammenholdt sådanne oplysninger fra 2021-dommen med tilsvarende oplysninger i Hovedsagen.

Rønne Havn gør på denne baggrund gældende, at Sø- og Handelsrettens prøvelse i Deldommen er mangelfuld og medfører en forkert konklusion, idet de forhold, som har betydning for den konkurrenceretlige vurdering af Rønne Havns skibsafgift, **ikke** er ændret i negativ retning – og dermed ikke udgør ulemper, som i væsentlig grad har ændret karakter. Rønne Havn har tidligere dokumenteret, at Rønne Havns prissætning, omkostninger og avancer ikke har ændret sig i negativ retning – hvilket kan opsummeres i følgende hovedtræk:

- Rønne Havns skibsafgift baseret på takstsystemet

- o Sø- og Handelsretten er enig i, at Rønne Havn har anvendt det samme takstsystem for skibsafgiften overfor henholdsvis Danske Færger A/S (herefter Danske Færger) og Molslinjen A/S (herefter Molslinjen), jf. Deldommen, side 69, afsnit 3.

- o At Molslinjen i ankeduplikken gør gældende, at det er den faktiske opkrævede skibsafgift, der skal tages i betragtning – uden at tage højde for færgernes BT (bruttotonnage) og antal anløb – er både misvisende og vildledende. Rønne Havn har som fremhævet anvendt takstsystemet ens for Danske Færger og Molslinjen. Skibsafgiften blev primo 2018 efter tidligere klare og skriftlige meddelelser fastlagt til **DKK 0,67 pr. BT2 (bruttotonnage) pr. anløb**, hvorfor den endelige fakturerede pris til enhver tid ville afhænge af, (i) hvilken færge (BT) operatøren benyttede og (ii) antallet af anløb. Des større bruttotonnage og des flere anløb des større slid er der på den havn, færgen anløber, mens færgen som udgangspunkt omvendt har større kapacitet og flere overfarter til at fragte kunder. Den pris, der er faktureret overfor henholdsvis Danske Færger og Molslinjen, kan således kun sammenlignes i det tilfælde, at de pågældende færgers BT og anløb er identiske – ellers er sammenligningen ikke retvisende og resultatet uanvendeligt, hvilket Molslinjens grafer tydeligt illustrerer i ankeduplikken. Rønne Havn gør på denne baggrund gældende, at det er korrekt, når Sø- og Handelsretten lægger vægt på og konkluderer, at Rønne Havn har anvendt et **ensartet takstsystemet** for skibsafgift overfor Danske Færger og Molslinjen.

- Udvikling i EBITDA-grad

- o Sø- og Handelsretten lagde i 2021-dommen vægt på Rønne Havns EBITDA-grad, men har fejlagtigt ikke vurderet udviklingen i Rønne Havns EBITDA-grad i Deldommen.

o Som det fremgår af Rønne Havns ankereplik, afsnit 4.3.6.20-4.3.6.22, er der et fald i EBITDA-graden i perioden efter 2018. Den procentvise ændring, der ses ved sammenligning af årene 2019-2020 med årene 2016-2017, kan således ikke anses for at udgøre "ulemper der i væsentlig grad har skiftet karakter" – tværtimod, da EBITDA-graden er faldet i forhold til det niveau i 2018, som Sø- og Handelsretten har bedømt og frifundet i 2021-dommen.

- **Udvikling i overskudsgrad og egenkapitalforretning**

o Sø- og Handelsretten lagde i 2021-dommen vægt på Rønne Havns overskudsgrad og egenkapitalforretning, men har fejlagtigt ikke vurderet udviklingen i Rønne Havns overskudsgrad og egenkapitalforretning i Deldommen.

o Som det fremgår af Rønne Havns ankereplik, afsnit 4.3.6.23-4.3.6.32, bidrager de af Molslinjen fremlagte tabeller ikke med yderligere eller nye endsige relevante oplysninger til sagen i sammenligning med 2021-dommen. Selv ved Rønne Havns opdatering af tabellen over hovedtal kan det konstateres, at der ikke er en stigning i Rønne Havns overskudsgrad eller egenkapitalforretning. Molslinjens oplysninger dokumenterer således ikke, at "ulemperne i væsentlig grad har skiftet karakter", tværtimod da de seneste års nøgletal er markant lavere i forhold til det niveau i 2018, som Sø- og Handelsretten bedømte i 2021-dommen.

Den fejlagtige vurdering af 2021-dommens retskraft understreges tillige af, at Sø- og Handelsretten har lagt afgørende vægt på henholdsvis Danske Færgers og Molslinjens kontraktgrundlag med Transportministeriet, på trods af kontraktgrundlaget notorisk **ikke** har betydning for den konkurrenceretlige prøvelse af Rønne Havns skibsafgift, og dermed heller ikke har betydning for vurderingen af 2021-dommens retskraft, jf. ankestævningen afsnit 4.1.5-4.1.18.

Af betydning for vurderingen af 2021-dommens retskraft ses, (i) at 2021-dommen frifandt Rønne Havn for Danske Færgers/Molslinjens påstand om opkrævning af urimeligt høje priser som følge af indførelsen af det nye takstsystem, (ii) at skibsafgiften fortsat opkræves overfor Molslinjen efter dette takstsystem, hvorfor skibsafgiften først og fremmest ikke i væsentlig grad har skiftet karakter og (iii) at de økonomiske forhold vedrørende Rønne Havns omkostninger/avancer, der var medtaget i 2021- dommen, heller ikke har skiftet karakter i væsentlig grad – og slet ikke i negativ retning.

(ii) Udviklingen kunne forventes og er faktisk taget i betragtning

Sø- og Handelsretten har, som nævnt ovenfor efter det i Deldommen oplyste, koncentreret og forholdt sig til den sidste del af vurderingen om retskraft, som udelukkende bør inddrages såfremt, at Retten efter en sammenligning af de relevante forhold når frem til, at ulemperne i væsentlig grad **har** skiftet karakter. Allerede fordi de afgørende forhold for den konkurrenceretlige vurdering **ikke** i væsentlig grad har skiftet karakter, burde Sø- og Handelsretten ikke have forholdt sig til, hvorvidt

udviklingen kunne forventes og faktisk er taget i betragtning i 2021-dommen.

Sø- og Handelsretten finder ikke, at 2021-dommens retskraft kan føre til afvisning af Hovedsagens konkurrenceretlige spørgsmål af følgende grunde, jf. Deldommen, side 69:

- 2021-dommen tager ikke eksplicit stilling til, om Danske Færgers påstand om Rønne Havns misbrug af dominerende stilling skulle have betydning for perioden efter den 31. august 2018.
- Der foreligger en særlig situation, idet Molslinjen som følge af at have vundet Transportministeriets udbud om besejling af Bornholm, påbegyndte et nyt kontraktforhold med Rønne Havn den 1. september 2018, og at det, efter Sø- og Handelsrettens opfattelse, set i det lys forekommer naturligt at anse perioden 1. januar 2018 til den 31. august 2018 med Danske Færger som kontraktpart, som en afgrænset periode, som ligger forud for parternes aftaleforhold gældende fra den 1. september 2018 og frem.

Begge grunde må afvises, og Rønne Havn fastholder, at udviklingen i Rønne Havns takstsystem var forventet henset til de klare og kontinuerlige meddelelser om systemet, dets struktur og implementering fra Rønne Havn, som startede i januar 2016, jf. da også Molslinjens meddelelse til Danske Færger desangående tilbage i sommeren 2017 (2021-dommen, side 22), og at udviklingen tilmed faktisk er taget i betragtning i 2021-dommen. Rønne Havn bestrider, at Sø- og Handelsretten er berettiget til at tillægge det betydning, (i) at 2021-dommen ikke eksplicit tager stilling til om Danske Færgers påstand om Rønne Havns misbrug af dominerende stilling skulle have betydning for perioden efter den 31. august 2018, og (ii) at Molslinjen, som følge af at have vundet Transportministeriets udbud om besejling af Bornholm, påbegyndte et nyt kontraktforhold med Rønne Havn den 1. september 2018, jf. Rønne Havns ankestævning afsnit 4.1.19-4.1.39 og Rønne Havns ankereplik afsnit 4.3.5.1-4.3.5.29. Dette særligt her hvor præcis samme takstsystem fortsattes overfor Molslinjen. Rønne Havn bestrider fortsat, Molslinjens anbringender om udstykning, jf. Rønne Havns ankereplik, afsnit 4.3.6.1-4.3.6.4.

På baggrund af ovenstående og det i ankestævningen og ankereplikken anførte, fastholder Rønne Havn, at 2021-dommen har negativ retskraft overfor det konkurrenceretlige spørgsmål i Hovedsagen, jf. Molslinjens påstand 2, 1. del, medførende at denne del af sagen skal afvises.”

Molslinjen har yderligere vedrørende selskabets principale påstand om ankesagens afvisning gjort følgende anbringender, gengivet i selskabets ankesvarskrift af 17. februar 2025 (overskrifts- og afsnitsnummerering og henvisninger til bilag udeladt), gældende:

”Om Rønne Havns påstand i ankestævningen

Rønne Havns afvisningspåstand i ankestævningen angår efter sit indhold Molslinjens påstand 2 i sin helhed, idet Rønne Havn bemærker, at Molslinjens påstand 1 (som er en betalingspåstand, og som ikke påstås afvist) både angår konkurrenceretlige spørgsmål og aftalelovens § 36.

Rønne Havns påstand i ankestævningen adskiller sig således fra Rønne Havns påstand i påstandsdokumentet til brug for delhovedforhandlingen om retskraftsspørgsmålet i Sø- og Handelsretten. Med henvisning til Rønne Havns påstand for Sø- og Handelsretten fandt retten i den for Østre Landsret indbragte afgørelse:

”Rønne Havn A/S’ afvisningspåstand over for Molslinjen A/S’ påstand 2 for så vidt angår misbrug af Rønne Havns dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11 og/eller art. 102 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde tages ikke til følge.”

Rønne Havns udvidelse af påstanden under denne ankesag medfører, at ankestævningen ikke er i overensstemmelse med Procesbevillingsnævnets appeltilladelse af 16. december 2024. Appelsagen må derfor afvises.

Finder Østre Landsret ikke grundlag for at afvise appelsagen, protesterer Molslinjen mod Rønne Havns udvidelse af påstanden. Det er ikke undskyldeligt, at Rønne Havns påstand har været formuleret anderledes før nu. Der er heller ikke nogen grund til at antage, at nægtelse af tilladelse til påstandsudvidelsen vil medføre et uforholdsmæssigt tab for Rønne Havn. Der henvises til retsplejelovens §§ 383 og 384, som gælder i ankesager, og som antageligt finder analog anvendelse i forbindelse med kære, hvor retsplejelovens § 393, stk. 5, alene fastslår, at kære kan støttes på nye anbringender og beviser. Nye påstande nævnes ikke.

Kærefristen er ikke efterlevet

Appelfristen for kendelser og beslutninger afsagt af Sø- og Handelsretten, som ikke udgør kendelser og beslutninger afsagt efter reglerne i retsplejelovens § 253 om delafgørelser, er to uger, jf. retsplejelovens § 394, stk. 2, jf. § 292 a, stk. 2.

Hvis landsretten finder, at den indankede afgørelse ikke udgør en delafgørelse omfattet af retsplejelovens § 253, er den af Rønne Havn indleverede ankestævning af 10. januar 2025 indleveret for sent, da den er indgivet mere end to uger efter appeltilladelsen af 16. december 2024.

Molslinjen gør gældende, at den indbragte afgørelse ikke udgør en delafgørelse omfattet af § 253.

Det skyldes, at afgørelsen af spørgsmålet om negativ retskraft – uanset udfaldet heraf – ikke ville have betydning for hele Hovedsagen og ikke ville kunne afslutte Hovedsagen. Det gælder især, efter at Rønne Havn ændrede sine påstande i påstandsdokumentet til brug for delhovedforhandlingen, hvorefter påstanden om afvisning alene gjaldt i forhold til

den del af Molslinjens påstand 2, som angik de konkurrenceretlige regler om misbrug af dominerende stilling. Afvisningspåstanden gjaldt således ikke Molslinjens påstand 2 i sin helhed, ligesom den ikke gjaldt nogen del af Molslinjens påstand 1.

Molslinjen har gjort Rønne Havn opmærksom på problemstillingen i Molslinjens processkrift af 16. august 2024 om fortsættelse af sagsbehandlingen ved Sø- og Handelsretten og i indlæg til Procesbevillingsnævnet. Rønne Havn henviste herefter til, at Sø- og Handelsretten i kendelse af 4. august 2023 om udskillelse af spørgsmålet om negativ retskraft henviste til § 253, stk. 2. I den forbindelse bemærkes, at Rønne Havn efterfølgende ændrede sine påstande, hvorfor det anførte i kendelsen af 4. august 2023 allerede derfor ikke kan lægges til grund.

Dertil kommer, at det ikke er afgørende, om Sø- og Handelsretten har karakteriseret afgørelsen som en delafgørelse. Afgørende er, om afgørelsen vedrører spørgsmål, der er afgørende for hele sagens behandling, som f.eks. lovvalg, rettens kompetence, søgsmålsfrister og søgsmålskompetence, samt om afgørelsen kunne bringe sagen til afslutning, og om et modsat udfald af afgørelsen ville have bragt sagen til afslutning ved den pågældende instans, jf. lovforslag nr. 178 af 9. april 2014, bemærkningerne til § 1, nr. 38, samt Hanne Kjærulff og Niels Fenger: Appeltilladelser, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 1. udgave, 2016, side 126. Dette er ikke tilfældet.”

Landsrettens begrundelse og resultat

Landsretten bemærker indledningsvis, at Sø- og Handelsrettens afgørelse burde have været truffet ved kendelse.

Molslinjens afvisningspåstand

Sø- og Handelsretten afsagde den 4. august 2023 kendelse om udskillelse af Rønne Havns afvisningspåstand til delhovedforhandling i medfør af retsplejelovens § 253, jf. § 222. Molslinjen har ikke forsøgt at indbringe denne afgørelse for landsretten. Rønne Havn har, efter Sø- og Handelsretten traf afgørelse i domsform den 24. juni 2024, med rette appelleret denne i overensstemmelse med Procesbevillingsnævnets tilladelse og reglerne herom i retsplejeloven.

Herefter og idet Rønne Havns endelige påstand for landsretten svarer til den påstand, der blev nedlagt for Sø- og Handelsretten, tages Molslinjens afvisningspåstand ikke til følge.

Rønne Havns afvisningspåstand

Sagen vedrører spørgsmålet om, hvorvidt Sø- og Handelsrettens upåankede dom af 7. maj 2021 ("2021-dommen"), hvorved Rønne Havn blev frifundet for den af Danske Færger A/S nedlagte anerkendelsespåstand om, at selskabets forhøjelser af havneafgifter over for Danske Færger A/S med virkning fra perioden fra 1. januar 2018 til 31. august 2018 indebærer misbrug af Rønne Havns

dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11 og/eller artikel 102 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, har såkaldt negativ retskraft i forhold til Molslinjen i denne sag med den virkning, at Molslinjens påstand 2, 1. led, om "misbrug af Rønne Havn A/S' dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11 og/eller art. 102 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde" skal afvises.

Landsretten tiltræder af de grunde, Sø- og Handelsretten har anført, at Molslinjen er succederet i Danske Færger A/S' pligter og rettigheder, og at 2021-dommen dermed kan have retskraft i forhold til Molslinjen.

Spørgsmålet er herefter, om Sø- og Handelsrettens stillingtagen i 2021-dommen til påstanden om Rønne Havns misbrug af dominerende stilling i perioden 1. januar 2018 – 31. august 2018 indebærer, at den i denne sag nedlagte påstand om Rønne Havns misbrug af dominerende stilling, der angår tiden efter den 31. august 2018, ikke kan prøves i nærværende sag og derfor skal afvises.

Rønne Havn anlagde sagen, der resulterede i 2021-dommen, mod Danske Færger A/S den 7. juni 2018 ("2018-sagen"). Den 1. september 2018 overtog Molslinjen efter Danske Færger A/S den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, og den 23. oktober 2018 overtog Molslinjen efter det oplyste samtlige aktier i Danske Færger A/S. Selskaberne fusionerede i december 2018 med Molslinjen som det fortsættende selskab. Molslinjen må derfor antages forholdsvis tidligt i sagsforberedelsen for Sø- og Handelsretten og i hvert fald inden forberedelsens slutning at have haft rådighed over sagsførelsen i 2018-sagen, herunder indholdet af de nedlagte påstande og de til støtte herfor fremsatte anbringender. Molslinjen anlagde denne sag den 16. september 2021 – godt 4 måneder efter dommen af 7. maj 2021 i 2018-sagen.

Danske Færger A/S' anbringender i 2018-sagen til støtte for påstanden om Rønne Havns misbrug af dominerende stilling er i alt væsentlighed de samme, som er gjort gældende i denne sag. Af Danske Færger A/S' påstandsdokument i 2018-sagen fremgår endvidere om baggrunden for selskabets retlige interesse i påstanden om Rønne Havns misbrug af dominerende stilling, at Molslinjen havde overtaget den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm pr. 1. september 2018, at der mellem Molslinjen og Rønne Havn bestod et aktuelt kontraktforhold baseret på samme takstsystem som mellem Danske Færger A/S og Rønne havn, og at Molslinjen havde en selvstændig interesse i at få påkendt spørgsmålet om misbrug af dominerende stilling i form af opkrævning af urimeligt høje priser.

Landsretten lægger, som Sø- og Handelsretten, til grund, at det af Rønne Havn i 2016 varslede prissystem, der indebar indførelse af minimumspriser, og som trådte i kraft den 1. januar 2018 men først blev fuldt indfaset i 2020, fandt an-

vendelse i både kontraktforholdet mellem Danske Færger A/S og Rønne Havn i perioden 1. januar 2018 – 31. august 2018 og i kontraktforholdet mellem Molslinjen og Rønne Havn i tiden herefter. At de faktiske priser, der er opkrævet af Rønne Havn, har ændret sig over tid, skyldes efter det i sagen oplyste dels den gradvise indfasning, der er sket af prissystemet frem til 2020, dels at prissystemet indebærer, at de konkrete priser afhænger af den enkelte færges størrelse og antal anløb. At systemet skulle indføres over en periode, og at de konkrete priser ville afhænge af de nævnte faktorer, var kendt på det tidspunkt, hvor 2018-sagen blev skriftvekslet, hovedforhandlet og afgjort i 2021.

Sø- og Handelsretten tog som følge af formuleringen af Danske Færger A/S' påstand i 2021-dommen stilling til Rønne Havns prissystem i hvert fald for så vidt angik den i påstanden anførte periode 1. januar 2018 – 31. august 2018, idet det i indledningen til begrundelsen i dommen er anført, at sagens tvist "hovedsageligt" vedrører perioden den 31. august 2017 til den 31. august 2018, som er tiden fra det nye prissystem trådte i kraft og frem til Molslinjen den 1. september 2018 overtog den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Allerede på det tidspunkt, hvor 2018-sagen blev skriftvekslet, må Molslinjen, som den 1. september 2018 havde overtaget færgedriften og indgået et kontraktforhold med Rønne Havn, og som i slutningen af 2018 fusionerede med Danske Færger A/S, anses for at have været fuldt ud bekendt med prissystemet, og at det var helt samme prissystem, som fandt anvendelse efter den 31. august 2018 i kontraktforholdet med Rønne Havn. Molslinjen har ikke gjort gældende, og der er heller ikke noget, som understøtter, at Danske Færger A/S (Molslinjen) ikke kunne have medtaget perioden efter den 1. september 2018 i den i 2018-sagen nedlagte påstand om misbrug af dominerende stilling. Det er endvidere ikke af Molslinjen godtgjort, at der er indtrådt sådanne væsentlige ændringer i de faktiske forhold eller i retstilstanden, at dette tilsiger en fornyet prøvelse af spørgsmålet om Rønne Havns misbrug af dominerende stilling.

På den baggrund og efter en samlet vurdering af de to sagers forløb og indhold finder landsretten, at det ved Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021 bestemte om at frifinde Rønne Havn for den i 2018-sagen nedlagte påstand om misbrug af dominerende stilling i perioden 1. januar 2018 – 31. august 2018 har negativ retskraft i denne sag, og at den del af Molslinjens påstand 2, som angår misbrug af dominerende stilling fra den 1. september 2018, derfor skal afvises.

Det, som Molslinjen har anført om udstykning af krav, kan ikke føre til et andet resultat, herunder henset til indholdet af de nedlagte realitets- og formalitetspåstande.

Landsretten tager herefter Rønne Havns påstand om afvisning af Molslinjens påstand 2, 1. led, om misbrug af Rønne Havns dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11 og/eller artikel 102 i TEUF til følge.

Idet landsrettens dom ikke afslutter sagens behandling ved Sø- og Handelsretten, fastsættes sagsomkostningerne for landsrettens behandling af ankesagen i forbindelse med sagens endelige afgørelse ved Sø- og Handelsretten.

THI KENDES FOR RET:

Molslinjen A/S' påstand 2, 1. led, om, at Rønne Havn A/S skal anerkende, at selskabets skibsafgifter opkrævet fra Molslinjen A/S siden den 1. september 2018 er urimeligt høje og/eller udtryk for urimelige forretningsbetingelser og udgør misbrug af Rønne Havn A/S' dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11 og/eller artikel 102 i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, afvises.

Sagsomkostningerne for landsretten fastsættes i forbindelse med sagens endelige afgørelse ved Sø- og Handelsretten.