



HØJESTERETS DOM

afsagt onsdag den 21. oktober 2026

Sag BS-58257/2025-HJR
(2. afdeling)

Molslinjen A/S
(advokat Erik Kjær-Hansen)

mod

Rønne Havn A/S
(advokat Peter Wedel Ranch Krarup)

I tidligere instanser er afsagt dom af Sø- og Handelsretten den 24. juni 2024 (BS-35041/2021-SHR) og dom af Østre Landsrets 10. afdeling den 23. juni 2025 (BS-1439/2025-OLR).

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Lars Hjortnæs, Kurt Rasmussen, Lars Apostoli, Kristian Korfits Nielsen og Anne Buhl Bjelke.

Påstande

Appellanten, Molslinjen A/S, har nedlagt påstand om, at indstævnte, Rønne Havn A/S', 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 Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde ikke tages til følge.

Rønne Havn har påstået stadfæstelse.

Anbringender

Molslinjen har anført navnlig, at påstand 2, 1. led, ikke skal afvises som følge af Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021.

Princippet om negativ retskraft finder ikke anvendelse, idet sagerne ikke angår samme spørgsmål eller krav. En doms retskraft angår alene de proceskrav, som er gjort gældende under sagen, og som retten har taget stilling til.

Sagen, der blev afgjort med dommen fra 2021, var anlagt i 2018 af Rønne Havn mod Danske Færger A/S og angik udtrykkeligt alene Rønne Havns påståede krav om betaling af forhøjede havneafgifter bestående af skibs- og ISPS-afgifter for perioden 1. januar 2018 til 31. august 2018. Alene dette spørgsmål er pådømt.

Den foreliggende sag er anlagt af Molslinjen og angår Molslinjens krav mod Rønne Havn om tilbagebetaling af urimeligt høje skibsafgifter (ikke ISPS-afgifter) betalt af Molslinjen til Rønne Havn fra 1. september 2018. Molslinjen skal kontraktligt besejle Rønne Havn indtil i hvert fald udgangen af august 2030. De faktiske priser, Molslinjen opkræves i perioden fra 2018, adskiller sig fra priserne opkrævet hos Danske Færger i 2018.

Der er tale om forskellige (påståede) krav, der udspringer af forskellige retsstiftende kendsgerninger. Det udelukker, at dommen fra 2021 kan have retskraft i forhold til den foreliggende sag. De to krav har også forskellige kreditorer og bygger på forskellige aftaleforhold. De to sager omhandler forskellige påstande, og dommen fra 2021 angår eksplicit alene påstanden vedrørende perioden 1. januar 2018 til 31. august 2018.

Da Rønne Havn anlagde sagen i 2018 mod Danske Færger, var Danske Færger og Molslinjen konkurrerende rederier. I december 2018 fusionerede selskaberne med Molslinjen som fortsættende selskab. Selv om de to selskaber endte med at udgøre samme juridiske enhed, har forløbet betydning for forståelsen af sagsførelsen under både den tidligere sag og nærværende sag.

Sø- og Handelsrettens dom fra 2021 angik ikke det samlede takstsystem, som Rønne Havn hævder. Der er ikke sket en pådømmelse af rimeligheden af Rønne Havns priser generelt eller i den senere periode. Det var heller ikke muligt grundet manglende relevante oplysninger. Desuden kan et prissystem som sådant ikke indebære misbrug af dominerende stilling ved urimeligt høje priser.

Det er de konkrete priser, der kan være urimeligt høje og indebære misbrug af dominerende stilling. Det afhænger af konkrete faktiske forhold, som ikke er konstante, men kan ændre sig over tid.

Molslinjens mulighed for at anke dommen fra 2021 medfører heller ikke, at sagerne angår samme spørgsmål eller krav. En ankesag ville omfatte samme påstande som sagen for Sø- og Handelsretten og dermed ikke omfatte Molslinjens

krav fra den efterfølgende periode. Molslinjen ville ikke frit kunne udvide påstandene under ankesagen til også at omfatte disse krav, jf. retsplejelovens § 383 og § 384. Det taler imod negativ retskraft.

Subsidiært gøres det gældende, at selv hvis nærværende sag anses for at angå samme krav som dommen fra 2021, er der sket berettiget udstykning, hvorfor Molslinjens krav ikke kan afvises.

Østre Landsrets dom bygger på flere punkter på en urigtig forståelse af sagens faktum og forløb. Det er forkert, når landsretten har lagt til grund, at dommen fra 2021 tog stilling til rimeligheden af Rønne Havns takstsystem. Landsretten burde heller ikke have lagt vægt på sine egne antagelser om Molslinjens kendskab til Rønne Havns prissystem mv. og om gennemførelsen af den tidligere sag i øvrigt, når bevisførelse herom udtrykkeligt var afskåret.

Rønne Havn har anført navnlig, at Sø- og Handelsrettens frifindelse af Rønne Havn ved dommen fra 2021 for misbrug af dominerende stilling har negativ retskraft, således at Molslinjens påstand 2, 1. led, i den foreliggende sag skal afvises.

Dommen fra 2021 og den foreliggende sag angår de samme parter. Ved fusion succederede Molslinjen – som det fortsættende selskab – automatisk i samtlige det ophørende selskab, Danske Færgers, rettigheder og forpligtelser.

Anerkendelsespåstanden om misbrug af dominerende stilling blev også nedlagt efter fusionen af Danske Færger/Molslinjen netop med henvisning til Molslinjens aktuelle kontraktforhold med Rønne Havn og interesse i Sø- og Handelsrettens stillingtagen til det konkurrenceretlige misbrugsspørgsmål.

Dommen fra 2021 og den foreliggende sag angår endvidere de samme juridiske problemstillinger og faktiske forhold.

Sø- og Handelsretten tog ved dommen fra 2021 stilling til, om Rønne Havns takstsystem for opkrævning af skibsafgifter, der trådte i kraft pr. 1. januar 2018 og blev indfaset over tre år, udgjorde misbrug af Rønne Havns dominerende stilling. Det er nøjagtigt det samme takstsystem, den samme misbrugsvurdering og det samme retlige grundlag, som Molslinjen rejser på ny i den foreliggende sag, blot med tilføjelse af en anden periodeangivelse i påstandsformuleringen.

2021-dommens retskraft kan ikke omgås ved, at Molslinjen i de to anerkendelsespåstande blot afgrænser to separate tidsperioder. Vurderingen af negativ retskraft hviler på en substansorienteret sammenligning af sagernes faktuelle og retlige grundlag og ikke på en formel sammenligning af påstandsformuleringer

og datoer. Takstsystemets lovlighed er et forhold af generel betydning for parternes retsforhold, og dommen fra 2021 tog stilling hertil.

Der er ikke indtrådt ændringer, endsige væsentlige ændringer i de faktiske forhold eller i retstilstanden, der tilsiger en fornyet prøvelse. Takstsystemet har vedvarende været anvendt i overensstemmelse med det i 2016 varslede og er ikke blevet ændret.

Molslinjens anbringende om udstykning af krav er uden relevans for afvisningsspørgsmålet, idet Østre Landsret alene afviste anerkendelsespåstanden om misbrug og ikke Molslinjens betalingspåstand.

Molslinjens ønske om at gennemføre syn og skøn samt edition under en ny sag kan ikke begrunde, at et spørgsmål, der allerede har været genstand for fuld domstolsprøvelse, prøves på ny. Nye beviser eller processuelle tiltag kan ikke tilsidesætte den negative retskraft. Molslinjen kunne ved anke af dommen fra 2021 have iværksat disse tiltag.

Højesterets begrundelse og resultat

Danske Færger A/S varetog den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm i perioden 1. september 2011 til 31. august 2018.

Rønne Havn A/S indførte med virkning fra 1. januar 2018 en ny takststruktur, der bl.a. indebar indførelse af minimumspriser, som skulle indføres over en 3-årig periode. Danske Færger blev som følge heraf opkrævet forhøjede havneafgifter, herunder skibsafgifter.

Rønne Havn anlagde sag mod Danske Færger den 7. juni 2018 med påstand om betaling af havneafgifter, idet Danske Færger kun delvist havde betalt de opkrævede afgifter. Betalingspåstanden omfattede ved sagens pådømmelse betaling af yderligere havneafgifter, i alt ca. 34 mio. kr., for perioden 1. januar 2018 til 31. august 2018. Kravet blev af Danske Færger bestridt med anbringender om, at Rønne Havn ikke aftaleretligt var berettiget til at opkræve de forhøjede havneafgifter, og at de forhøjede havneafgifter udgjorde misbrug af Rønne Havns dominerende stilling i strid med konkurrencereglerne.

Molslinjen A/S overtog den 1. september 2018 den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. I oktober 2018 erhvervede Molslinjen 100 % af aktiekapitalen i Danske Færger, og de to selskaber fusionerede med Molslinjen som det fortsættende selskab.

Danske Færger/Molslinjen nedlagde herefter en selvstændig anerkendelsespåstand i sagen, hvorefter Rønne Havn skulle anerkende, at havnens forhøjelse af

havneafgifter over for Danske Færger med virkning for perioden fra 1. januar 2018 til 31. august 2018 indebar misbrug af Rønne Havns dominerende stilling i strid med konkurrencereglerne.

Ved dom af 7. maj 2021 fandt Sø- og Handelsretten, at Rønne Havn på baggrund af parternes samlede aftalegrundlag ikke havde været berettiget til at foretage de omstridte prisforhøjelser. Sø- og Handelsretten frifandt derfor Danske Færger for Rønne Havns betalingspåstand.

Ved samme dom frifandt Sø- og Handelsretten på det foreliggende grundlag Rønne Havn for Danske Færger/Molslinjens selvstændige anerkendelsespåstand. Sø- og Handelsretten fandt, at der på trods af indikationer på potentielt konkurrencestridige forhold ikke var fuldt tilstrækkeligt grundlag for at statuere misbrug af Rønne Havns dominerende stilling.

Molslinjen anlagde den 16. september 2021 sag mod Rønne Havn med påstand 1 om tilbagebetaling af skibsafgifter betalt fra 1. september 2018 og frem med forbehold om tilbagesøgning og påstand 2 om, at Rønne Havn skal anerkende, at skibsafgifterne opkrævet fra Molslinjen siden 1. september 2018 udgør misbrug af dominerende stilling i strid med de konkurrenceretlige regler (1. led) og er i strid med aftalelovens § 36 (2. led), og at Rønne Havn derfor ikke er berettiget til at opkræve de forhøjede skibsafgifter fra Molslinjen.

Rønne Havn har påstået afvisning af Molslinjens påstand 2, 1. led, om misbrug af dominerende stilling.

Spørgsmålet for Højesteret er, om Molslinjens påstand 2, 1. led, skal afvises på grund af den negative retskraft af Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021.

En doms retskraft medfører, at der ikke kan anlægges en ny sag om de samme spørgsmål mellem de samme parter. Ved afgørelsen heraf må både dommens konklusion og præmisser samt parternes påstande og anbringender tages i betragtning.

Højesteret tiltræder af de grunde, der er anført af Sø- og Handelsretten og tiltrådt af landsretten, at den foreliggende sag er mellem samme parter som den sag, der blev afgjort ved Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021.

Spørgsmålet er herefter, om bedømmelse af den anerkendelsespåstand, Molslinjen har nedlagt i den foreliggende sag, reelt vil indebære en stillingtagen til et forhold, der er endeligt afgjort ved Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021.

Danske Færger/Molslinjens påstand var afgrænset til perioden 1. januar 2018 til 31. august 2018, og Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021 har derfor taget stilling til denne periode.

Om der foreligger misbrug af dominerende stilling efter konkurrencereglerne, beror på en vurdering af de konkrete omstændigheder på det givne tidspunkt. Ved Sø- og Handelsrettens dom er der ikke taget stilling til de priser og forhold i øvrigt, som har været og er gældende for Molslinjen i den nye besejlingsperiode fra 1. september 2018 og frem.

På denne baggrund finder Højesteret efter en samlet vurdering ikke tilstrækkeligt grundlag for at fastslå, at der ved Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021 også reelt er taget stilling til, om priserne i perioden efter 31. august 2018 udgør et misbrug af dominerende stilling. En stillingtagen til Molslinjens påstand 2, 1. led, indebærer dermed ikke en fornyet stillingtagen til Danske Færger/Molslinjens anerkendelsespåstand som pådømt ved Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021.

Efter det ovenfor anførte finder Højesteret, at Molslinjens påstand 2, 1. led, i den foreliggende sag ikke skal afvises på grund af negativ retskraft af Sø- og Handelsrettens dom af 7. maj 2021, og Højesteret stadfæster derfor Sø- og Handelsrettens dom.

THI KENDES FOR RET:

Sø- og Handelsrettens dom stadfæstes.

Afgørelsen om sagsomkostninger henskydes til sagens endelige afgørelse ved Sø- og Handelsretten.