

Konkurrencerådsafgørelse den 25. juni 2025

Øresundslinjens overtrædelse af bindende tilsagn om videresalg af billetter



Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf.: +45 41 71 50 00
E-mail: kfst@kfst.dk

Journal nr. 24/06701 / EMW, TBFP, HCSJ

Afgørelsen er udarbejdet af
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen.

Indholdsfortegnelse

1.	RESUME.....	5
2.	AFGØRELSE.....	7
3.	SAGSFREMSTILLING.....	8
3.1	Indledning.....	8
3.2	Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010.....	10
3.3	Den involverede virksomhed.....	10
3.3.1	Øresundslinjen Helsingør ApS.....	11
3.4	Markedsbeskrivelse	12
3.4.1	Færgeruten Helsingør-Helsingborg	13
3.4.2	Øresundslinjens kundeførelser med fragtkunder	14
3.5	Den omhandlede adfærd	15
3.5.1	E-mailkorrespondance med DSV i perioden den 3. til 8. december 2015	16
3.5.2	Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 29. juli 2016.....	17
3.5.3	E-mailkorrespondance med DSV i perioden den 12. til 24. oktober 2017	18
3.5.4	E-mail til Partner-Logistic den 6. december 2017.....	18
3.5.5	Intern e-mail i Øresundslinjen den 12. januar 2018	19
3.5.6	E-mailkorrespondance med Partner-Logistic i perioden den 26. september til 2. oktober 2018	20
3.5.7	E-mailkorrespondance med DSV i perioden den 8. april til 6. september 2019	21
3.5.8	Intern e-mail i Øresundslinjen den 1. maj 2019.....	22
3.5.9	E-mail til DSV den 15. november 2019.....	23
3.5.10	E-mail til Partner-Logistic den 14. januar 2020	24
3.5.11	E-mailkorrespondance med Partner-Logistic i perioden den 1. til 16. december 2020 og intern e-mail i Øresundslinjen den 16. december 2020	24
3.5.12	E-mail til Partner-Logistic den 6. januar 2021.....	25
3.5.13	E-mailkorrespondance med DSV den 11. maj 2021	25
3.5.14	Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen i perioden den 11. til 12. maj 2021	26
3.5.15	E-mailkorrespondance med HCS den 10. november 2022	27
3.5.16	E-mailkorrespondance med HCS i perioden den 7. til 19. december 2022	28
3.5.17	Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 8. december 2022	31
3.5.18	Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 8. december 2022	31
3.5.19	Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 8. december 2022	33
3.5.20	Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 16. december 2022	34
3.5.21	E-mailkorrespondance med DSV den 2. til 4. januar 2023.....	36
3.5.22	E-mailkorrespondance med [fragtvirksomhed 2] den 4. januar 2023	36
3.6	Høringssvar.....	37

3.6.1	Øresundslinjen er ikke bundet af tilsagnet.....	38
3.6.2	Øresundslinjen har ikke handlet i strid med tilsagnet	39
3.6.2.1	Øresundslinjen har ikke forhindret videresalg af billetter.....	39
3.6.2.2	Øresundslinjen har medregnet videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i alle kundeaftaler bortset fra én kundeaftale	39
3.6.2.3	Øresundslinjen har ikke haft en intention eller strategi om at svække mindre aktørs konkurrenceevne.....	40
3.6.2.4	Det er ikke klart ud fra tilsagnets ordlyd at Øresundslinjens adfærd er i strid med tilsagnet	40
3.6.2.5	Øresundsbroen både forbyder videresalg af billetter og udelukker videresolgte billetter fra beregningen af volumenrabat	40
3.6.3	Der foreligger ikke en samlet og vedvarende overtrædelse af tilsagnet.....	41
4.	VURDERING	43
4.1	Konkurrencelovens § 16 a	43
4.2	Praksis	44
4.3	Øresundslinjen er bundet af tilsagnet	45
4.4	Tilsagnets indhold og hensigt.....	50
4.5	Øresundslinjen har handlet i strid med det bindende tilsagn.....	52
4.5.1	Øresundslinjen tilsigter at forhindre DSV's videresalg af billetter.....	53
4.5.2	Øresundslinjen tilsigter at forhindre Partner-Logistics videresalg af billetter	58
4.5.3	Konklusion vedrørende Øresundslinjens adfærd.....	64
4.6	Samlet konklusion	65
5.	BILAG	66

1. Resume

1. Denne sag handler om, hvorvidt Øresundslinjen Helsingør ApS (herefter "Øresundslinjen") har overtrådt et bindende tilsagn om ikke at forhindre videresalg af billetter.
2. Tilsagnet blev afgivet af Scandlines Danmark A/S (i dag Scandlines Danmark ApS), som på daværende tidspunkt drev og ejede aktiviteterne på færgeruten Helsingør-Helsingborg. Siden Scandlines Danmark A/S afgav tilsagnet er der sket både omstruktureringer og salg af aktiviteterne på færgeruten. Det er i dag Øresundslinjen, som ejer og driver aktiviteterne på færgeruten.
3. Tilsagnet blev ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 i sagen om *Scandlines' forbud mod videresalg* gjort bindende, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1. Tilsagnet betyder blandt andet, at:

"Scandlines forpligter sig til, at fjerne et forbud mod videresalg fra deres forretningsbetingelser.

Scandlines forpligter sig endvidere til, hverken direkte eller indirekte at forhindre videresalg.

[...]"

4. Sagen udspringer af en klage fra HCS A/S Transport & Spedition og dennes fællesejede indkøbsselskab Partner-Logistic ApS om, at Øresundslinjen forsøgte at forhindre videresalg af billetter til færgeruten Helsingør-Helsingborg i forbindelse med forhandlinger om en kundeaftale, herunder priser, for 2023. Styrelsen gennemførte på den baggrund en kontrolundersøgelse hos Øresundslinjen den 19. september 2023.
 5. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen finder, at Øresundslinjen er bundet af det bindende tilsagn afgivet af Scandlines Danmark A/S i forbindelse med Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010.
 6. Det er styrelsens vurdering, at tilsagnet betyder, at Øresundslinjen ikke må have en adfærd over for den enkelte fragtkunde, der direkte eller indirekte tilsigter, at fragtkunden helt eller delvist skal ophøre med videresalg af billetter. Det er endvidere styrelsens vurdering, at tilsagnet betyder, at Øresundslinjen ikke må anvende mindre gunstige vilkår ved salg af billetter til videresalg eller over for fragtkunder, fordi fragtkunden videresælger billetter eller påtænker at videresælge billetter.
 7. Materialet i sagen viser efter styrelsens vurdering, at Øresundslinjen i perioden minimum fra 3. december 2015 til den 4. januar 2023 har opfordret fragtkunder til at ophøre med videresalg af billetter, har forringet eller forbedret fragtkunders vilkår afhængigt af, om fragtkunderne videresælger billetter eller ophører med videresalg af billetter, og har forsøgt at begrænse fragtkunders videresalg af billetter.
 8. Det er på baggrund af Øresundslinjens adfærd styrelsens vurdering, at Øresundslinjen har tilsigtet, at fragtkunder helt eller delvist skulle ophøre med videresalg af billetter ved blandt andet at anvende mindre gunstige vilkår over for fragtkunder, som videresælger billetter.
-

-
9. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vurderer samlet, at Øresundslinjen har handlet i strid med tilsagnet ved direkte og indirekte at have forhindret fragtkunders videresalg af billetter i perioden minimum fra 3. december 2015 til den 4. januar 2023. Dermed har Øresundslinjen handlet i strid med den afgørelse Konkurrencerådet traf den 27. oktober 2010, der gjorde tilsagnet bindende.
-

2. Afgørelse

10. Konkurrencerådet træffer følgende afgørelse:
 11. Det meddeles Øresundslinjen Helsingør ApS, at Øresundslinjen Helsingør ApS har handlet i strid med tilsagnet om "*[...] hverken direkte eller indirekte at forhindre videresalg [...]*", som blev gjort bindende, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1, ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, ved direkte og indirekte at have forhindret videresalg af billetter på færgeruten Helsingør-Helsingborg i perioden fra minimum 3. december 2015 til den 4. januar 2023.
-

3. Sagsfremstilling

3.1 Indledning

12. Denne sag drejer sig om, hvorvidt Øresundslinjen Helsingør ApS har handlet i strid med det tilsagn, som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 om *Scandlines' forbud mod videresalg*¹, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1.

13. Af det bindende tilsagn fremgår blandt andet, at;

"Scandlines forpligter sig til, at fjerne et forbud mod videresalg fra deres forretningsbetingelser.

Scandlines forpligter sig endvidere til, hverken direkte eller indirekte at forhindre videresalg.

[...]"²

14. Scandlines Danmark A/S (i dag Scandlines Danmark ApS) ejede og drev på tidspunktet for Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 aktiviteterne på færgeruten Helsingør-Helsingborg. Det er i dag Øresundslinjen, som ejer og driver disse aktiviteter.
15. Det for sagen omhandlende tilsagn blev afgivet af Scandlines Danmark A/S for at imødekomme Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens betænkeligheder i forhold til en mulig overtrædelse af konkurrencelovens § 6 og § 11 samt EF-traktaten, idet Scandlines Danmark A/S i deres standardkontrakter havde et forbud mod videresalg af billetter på deres færgeruter. Tilsagnet er uden tidsbegrænsning og blev gjort bindende som vilkår for Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1.
16. Konkurrencerådet konkluderede i forbindelse med Konkurrenceråds afgørelse af 27. oktober 2010, at den potentielle overtrædelse kunne betyde, at mindre fragtkunder kunne blive afskærmet fra, at indgå i indkøbssamarbejde med andre mindre fragtkunder. De mindre fragtkunders konkurrenceevne blev således svækket relativt til større fragtkunder, der havde mulighed for at opnå store rabatter på egen hånd. Den potentielle overtrædelse kunne medføre, at mindre fragtkunder ikke kunne konkurrere på lige fod med større fragtkunder, hvilket i sidste ende kunne være til skade for forbrugerne.³
17. Styrelsen modtog i december 2022 en klage fra HCS A/S Transport & Spedition (herefter "HCS") og dennes indkøbsselskab, Partner-Logistic ApS (herefter "Partner-Logistic"), som HCS ejer i fællesskab med Kim Johansen International Transport A/S (herefter "KJ"), om, at Øresundslinjen forsøgte at forhindre videresalg af billetter til færgeruten Helsingør-Helsingborg i forbindelse med forhandlinger om kundeaftalen, herunder priser, for 2023.

¹ Bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*.

² Bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 15.

³ Jf. bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 5.

-
18. Styrelsen foretog den 19. september 2023 en kontrolundersøgelse hos Øresundslinjen med henblik på at afdække, hvorvidt Øresundslinjen har handlet i strid med det bindende tilsagn.
19. På baggrund af materialet fra kontrolundersøgelsen besluttede styrelsen at indlede en sag. Styrelsen sendte den 12. april 2024 en meddelelse om betænkeligheder til Øresundslinjen for at orientere om den mulige overtrædelse af tilsagnet.⁴ Styrelsens betænkeligheder vedrørte en hypotese om, at:
- "[...] Øresundslinjen har handlet i strid med det afgivne tilsagn om "hverken direkte eller indirekte at forhindre videresalg", der blev afgivet og gjort bindende i forbindelse med Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 om Scandlines' forbud mod videresalg, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1."*⁵
20. Styrelsen har under sagens behandling løbende været i dialog med Øresundslinjen, der har afgivet oplysninger til styrelsen.
21. Styrelsen har efter kontrolundersøgelsen afholdt en række møder med Øresundslinjen. Den 10. oktober 2023 blev der afholdt et møde på Øresundslinjens initiativ om bl.a. Øresundslinjens bemærkninger til materialet fra kontrolundersøgelsen, orientering til styrelsen om Øresundslinjens ændringer i virksomhedens adfærd på baggrund af materialet fra kontrolundersøgelsen og Øresundslinjens ønske om at samarbejde med styrelsen.⁶ Den 20. februar 2024 blev der afholdt et opfølgingsmøde, hvor status på sagen blev gennemgået og Øresundslinjen fremlagde yderligere bemærkninger, herunder gentog oplysningerne om virksomhedens tiltag og ændringer i virksomhedens adfærd på baggrund af kontrolundersøgelsen.⁷
22. Øresundslinjen sendte den 25. april 2024 sine skriftlige bemærkninger til styrelsens meddelelse om betænkeligheder.⁸ Styrelsen afholdt et møde med Øresundslinjen den 30. april 2024, hvor Øresundslinjen afgav sine mundtlige bemærkninger til styrelsens meddelelse om betænkeligheder.⁹
23. Styrelsen sendte den 6. februar 2025 en klagepunktsmeddelelse i høring hos Øresundslinjen. Styrelsen modtog den 22. april 2025 Øresundslinjens skriftlige bemærkninger til klagepunktsmeddelelsen.
24. Øresundslinjen forelagde på konkurrencerådsmødet den 28. maj 2025 deres mundtlige bemærkninger til styrelsens klagepunktsmeddelelse. Der var i det væsentligste tale om en gengivelse af Øresundslinjens skriftlige høringssvar.
25. Øresundslinjen har oplyst styrelsen, at virksomheden, efter styrelsens kontrolundersøgelse og virksomhedens egen gennemgang af det indhentede materiale derfra, har foretaget en række tiltag. Øresundslinjen har implementeret ændringer i virksomhedens adfærd i forhold til videresalg af billetter og priser. Desuden har Øresundslinjen implementeret compliance-foranstaltninger, herunder uddannelse af nye medarbejdere i konkurrenceret.¹⁰

⁴ Bilag 1, Meddelelse om betænkeligheder til Øresundslinjen Helsingør ApS af 12. april 2024.

⁵ Bilag 1, Meddelelse om betænkeligheder til Øresundslinjen Helsingør ApS af 12. april 2024.

⁶ Jf. bilag 11, Referat af møde med Øresundslinjen den 10. oktober 2023.

⁷ Jf. bilag 2, Referat af møde med Øresundslinjen den 20. februar 2024.

⁸ Bilag 5, Øresundslinjens bemærkninger af 25. april 2024 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder.

⁹ Bilag 3, Referat af møde om styrelsens betænkeligheder med Øresundslinjen den 30. april 2024.

¹⁰ Jf. bilag 2, Referat af møde med Øresundslinjen den 20. februar 2024.

3.2 Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010

26. Den 27. oktober 2010 traf Konkurrencerådet afgørelse i sagen om *Scandlines' forbud mod videresalg*.¹¹ Sagen blev afgjort ved, at Scandlines Danmark A/S afgav et tilsagn, som blev gjort bindende, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1. Tilsagnet lyder i sin helhed:

"Scandlines forpligter sig til, at fjerne et forbud mod videresalg fra deres forretningsbetingelser.

Scandlines forpligter sig endvidere til, hverken direkte eller indirekte at forhindre videresalg.

Scandlines forpligter sig endeligt til, i forbindelse med indgåelse af årsaftaler for 2011 med rederiets kunder, at informere disse om ændringen af rederiets forretningsbetingelser i form af ophævelse af forbuddet mod videresalg."¹²

27. Betænkelighederne i sagen var, at Scandlines Danmark A/S' betingelser i deres standardkontrakter om at forbyde videresalg af billetter til deres færgeruter kunne udgøre en overtrædelse af konkurrencereglerne. Sagen omfattede færgeruterne Rødby-Puttgarden, Gedser-Rostock og Helsingør-Helsingborg.¹³
28. Konkurrencerådet konkluderede, at den potentielle overtrædelse kunne betyde, at:

"Scandlines' forbud mod videresalg hindrer mindre aktører [dvs. fragtkunder] i at opnå fordelagtige rabatter, idet en aktør, der ikke selv har volumen nok til at opnå de højeste rabatter, afskæres fra at indgå i et indkøbssamarbejde med andre mindre aktører. Et sådant samarbejde vil kunne øge de mindre aktørers konkurrenceevne i forhold til de store aktører, der kan opnå de højeste rabatter. Mindre vognmænd vil derfor have sværere ved at konkurrere med større aktører, der kan opnå en stor rabat i kraft af deres egne indkøb. Dette vil være skadeligt for konkurrencen og i sidste ende for forbrugerne."¹⁴[Styrelsens indsætning].

29. Scandlines Danmark A/S var adressat for Konkurrencerådets afgørelse, idet Scandlines Danmark A/S på daværende tidspunkt ejede og drev de aktiviteter, som Øresundslinjen i dag ejer og driver på færgeruten Helsingborg-Helsingør.
30. Betydningen af, at det var Scandlines Danmark A/S, der afgav det bindende tilsagn, behandles yderligere i afsnit 4.3.

3.3 Den involverede virksomhed

31. Den involverede virksomhed i denne sag er Øresundslinjen Helsingør ApS (CVR-nr. 33260040).

¹¹ Bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*.

¹² Bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 15.

¹³ Jf. bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 2.

¹⁴ Bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 5.

3.3.1 Øresundslinjen Helsingør ApS

32. Øresundslinjen driver sammen med det svenske søsterselskab Öresundslinjen Helsingborg AB færgeruten Helsingør-Helsingborg via det fælles interessentskab Øresundslinjen I/S.
33. Øresundslinjen håndterer salg af billetter til gående passagerer og køretøjer på den danske side, mens Öresundslinjen Helsingborg AB håndterer salg af billetter til gående passagerer og køretøjer på den svenske side.¹⁵
34. Aktiviteterne vedrørende kundeaftaler med fragtkunder er placeret i Øresundslinjen. Øresundslinjen har således ansvaret for indgåelse af kundeaftaler med fragtkunder på færgeruten Helsingør-Helsingborg. Øresundslinjen har ansvaret for alle indtægter fra salg af billetter til fragtkunder, med undtagelse af salg af enkeltbilletter til fragtkunder uden kundeaftale fra den svenske side. [xxx].¹⁶
35. Øresundslinjen og Öresundslinjen Helsingborg AB er ejet af Öresundslinjen AB, som er ultimativt ejet af EQT Infrastructure V. EQT Infrastructure V er en del af EQT-gruppen, som er en samling af private kapitalfonde, som ultimativt er ejet af EQT AB med hovedkvarter i Sverige.¹⁷ EQT-gruppen ejer blandt andet også Molslinjen A/S,¹⁸ hvis primære aktivitet er at drive færgedrift i Danmark, herunder på flere offentligt udbudte færgeruter i henhold til offentlige udbudskontrakter.

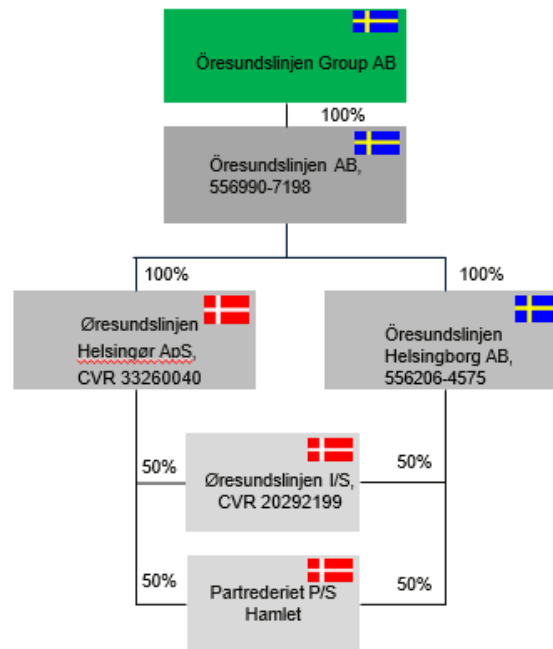
¹⁵ Jf. bilag 8, Oplysninger fra Øresundslinjen af 16. juli 2024.

¹⁶ Jf. bilag 8, Oplysninger fra Øresundslinjen af 16. juli 2024.

¹⁷ Jf. bilag 7, Oplysninger fra Øresundslinjen af 11. juni 2024.

¹⁸ Jf. EQT Groups hjemmeside, <https://eqtgroup.com/news/2020/eqt-infrastructure-kober-molslinjen/>, sidst besøgt den 18. juni 2024.

Figur 3.1 Koncerndiagram over Øresundslinjen og den koncerndiagramstruktur, som Øresundslinjen indgår i



Kilde: Bilag 7, Oplysninger fra Øresundslinjen af 11. juni 2024.

3.4 Markedsbeskrivelse

36. Færgetransport består af transport af passagerer og gods mm. med færge. Denne sag vedrører køb og salg af billetter til transport af gods mv. på færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg.
37. Der findes omkring 70 færgeruter i Danmark, der forbinder forskellige øer og fastland samt forbinder Danmark med andre lande. Færgeruterne er fordelt således, at der er omkring 45 indenrigsfærgeruter¹⁹ og 25 udenrigsfærgeruter²⁰. Der transporteres gods på 37 af indenrigsruterne²¹ og på 24 af udenrigsfærgeruterne²². Det er dermed ikke på alle færgeruter, at der transporteres gods.

¹⁹ Antallet af færgeruter er baseret på antallet af færgeruter, hvor der har været mere end 0 passagerer i mindst én måned i 2023 jf. Danmarks Statistik, SKIB33.

²⁰ Antallet af færgeruter er baseret på antallet af færgeruter, hvor der har været mere end 0 passagerer i mindst én måned i 2023 jf. Danmarks Statistik, SKIB34.

²¹ Antallet af færgeruter er baseret på antallet af færgeruter, hvor der har transporteret mindst 1.000 ton lastbilsgods i mindst én måned i 2023 jf. Danmarks Statistik, SKIB33.

²² Antallet af færgeruter er baseret på antallet af færgeruter, hvor der har transporteret mindst 1.000 ton lastbilsgods i mindst én måned i 2023 jf. Danmarks Statistik, SKIB34.

-
38. En række færgeruter er underlagt færgekontrakter. Færgekontrakter udbydes af Transportministeriet på færgeruter, som vurderes ikke at kunne drives på kommercielle vilkår.²³ Færgeruten Helsingør-Helsingborg er ikke underlagt en færgekontrakt og drives derfor på kommercielle vilkår.
39. Færgeruterne i Danmark besejles af en række forskellige færgeoperatører, der hver især enten sejler på en enkelt færgerute eller en række færgeruter. Der kan være flere forskellige færgeoperatører på den samme færgerute.

3.4.1 Færgeruten Helsingør-Helsingborg

40. Færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg er én af flere forbindelser mellem Danmark og Sverige. Udover færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg findes der en række andre færgeruter mellem Danmark og Sverige.²⁴ Derudover er det muligt at transportere gods mellem Danmark og Sverige ved brug af Øresundsbroen eller en række flyruter.
41. Der er to færgeoperatører, som i dag er aktive på færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg; Øresundslinjen og Sundbusserne. Færgeoperatørerne adskiller sig dog fra hinanden, væsentligst ved at Sundbusserne kun sejler med gående passagerer og cyklister²⁵, mens Øresundslinjen sejler med gående passagerer, personbiler, lastbiler mm.²⁶
42. Øresundslinjen er således den eneste færgeoperatør, der har transport af gods mv., deriblandt lastbiler, på færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg.
43. Øresundslinjen sejler med 5 færger på færgeruten Helsingør-Helsingborg, som sejler hele døgnet.²⁷
44. I 2023 blev der samlet transporteret 19,7 mio. tons gods på færgeruterne i Danmark. Ca. 25 pct. af denne transport foregik på færgeruten Helsingør-Helsingborg. Det gør færgeruten Helsingør-Helsingborg til Danmarks næststørste færgerute, henset til mængden af transporteret gods. Til sammenligning foregik ca. 44 pct. af den samlede transport på færgeruten Rødby-Puttgarden, der herved er Danmarks største færgerute, henset til mængden af transporteret gods.²⁸
45. Figur 3.2 viser, at mængden af lastbilgods transporteret på færgeruten Helsingør-Helsingborg har været relativt konstant i perioden fra 2015 til 2023.

²³ Jf. Transportministeriets hjemmeside, <https://www.trm.dk/temaer/faergekontrakter/faergekontrakter-artikler/faergekontrakter>, besøgt 15. august 2024.

²⁴ Eksempelvis færgeruterne Frederikshavn-Göteborg, Rønne-Ystad, Grenå-Halmstad mv., jf. Danmarks Statistik, SKIB34.

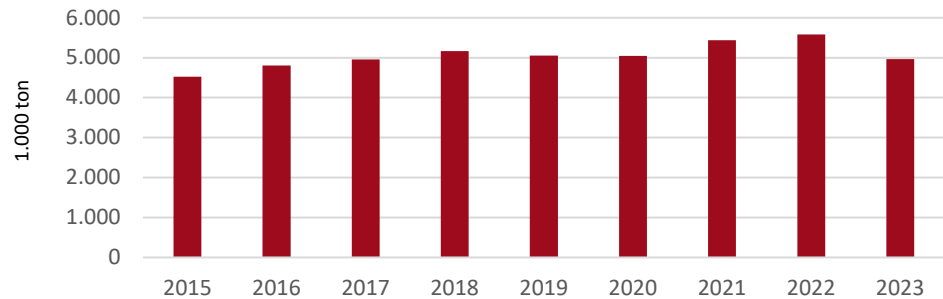
²⁵ Sundbusserne sejler alene med passagertransport. Dette kommer bl.a. til udtryk ved, at det af Sundbussernes hjemmeside kun er muligt at købe billetter til passagerer og cykler, jf. Sundbussernes hjemmeside, <https://www.sundbusserne.dk/rejsen/priser/>. Dertil fremgår det af styrelsens egne beregninger, at Øresundslinjen stod for 100 pct. af transporten af biler, busser, lastbiler mm. på færgeruten Helsingør-Helsingborg i 2022, jf. egne beregninger på baggrund af Danmarks Statistik, SKIB34, og Øresundslinjen årsrapport for 2022.

²⁶ Idet denne sag omhandler køb og salg af færgebilletter til transport af gods på færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg, bliver Sundbusserne ikke beskrevet yderligere.

²⁷ Jf. Øresundslinjens hjemmeside, <https://www.oresundslinjen.dk/fragt>, besøgt 15. august 2024.

²⁸ Jf. Danmarks Statistik, SKIB34.

Figur 3.2 **Udviklingen i mængden af lastbilgods på færgeruten Helsingør-Helsingborg fra 2015 til 2023**



Note: Figuren viser udviklingen i lastbilgods transporteret på færgeruten Helsingør-Helsingborg i perioden 2015-2023.

Kilde: Danmarks Statistik, SKIB34.

3.4.2 Øresundslinjens kundeaftaler med fragtkunder

46. Fragtkunder indgår typisk kundeaftaler, deriblandt om priser, med Øresundslinjen.
47. Fragtkunder er virksomheder, der benytter sig af Øresundslinjens færgerute mellem Helsingør og Helsingborg til at transportere gods mv., fx ved brug af lastbil. Der er særligt tale om virksomheder i vejtransportbranchen, deriblandt speditør- og fragtvirksomheder, som transporterer gods mv. i Danmark og Europa. Det er virksomheder såsom HCS, DSV A/S og DSV Road A/S (herefter samlet "DSV"), [fragtvirksomhed 1] m.fl.
48. Øresundslinjen tilbyder overordnet to typer af aftaler om pris i kundeaftalerne. [xxx].²⁹
49. [xxx].³⁰
50. [xxx].³¹
51. Forhandlingerne om en kundeaftale med en fragtkunde foregår ved, [xxx].
52. [xxx].³²
53. Det er ligeledes muligt for fragtkunderne i stedet for at indgå en kundeaftale med Øresundslinjen at benytte færgeruten ved køb af eksempelvis enkeltbilletter. Derudover er der fragtkunder, der har indgået en kundeaftale med Øresundslinjen, som videresælger billetter til andre fragtkunder. Fragtkunder kan således også købe billetter fra andre virksomheder.

²⁹ Jf. Bilag 5, Øresundslinjens bemærkninger af 25. april 2024 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder, punkt 2.3 og punkt 2.4.

³⁰ Jf. Bilag 5, Øresundslinjens bemærkninger af 25. april 2024 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder, punkt 2.3.

³¹ Jf. Bilag 5, Øresundslinjens bemærkninger af 25. april 2024 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder, punkt 2.4.

³² Jf. Bilag 5, Øresundslinjens bemærkninger af 25. april 2024 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder, punkt 2.2.

-
54. Derudover er der fragtkunder, som har et indkøbssamarbejde. Eksempelvis indkøber HCS og KJ billetter gennem deres fælles indkøbssamarbejde Partner-Logistic.

3.5 Den omhandlede adfærd

55. I de følgende afsnit beskrives den adfærd, der har været hos Øresundslinjen på baggrund af materiale, som Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen indhentede hos Øresundslinjen under kontrolundersøgelsen den 19. september 2023.
56. Det indhentede materiale består af interne e-mails i Øresundslinjen, e-mails/e-mailkorrespondancer mellem Øresundslinjen og Øresundslinjens fragtkunder samt interne dokumenter fra Øresundslinjen.
57. Materialet omhandler primært Øresundslinjens adfærd i perioder omkring de årlige kontraktforhandlinger med fragtkunder samt løbende korrespondance omkring videresalg af billetter med fragtkunder. Øresundslinjens fragtkunder består af virksomheder inden for vejtransportbranchen, jf. afsnit 3.4.2, men sagens materiale indeholder hovedsageligt e-mails/e-mailkorrespondancer til og med de to store fragtkunder, henholdsvis DSV og Partner-Logistic via HCS.
58. Sagens materiale dækker tidsperioden fra den 3. december 2015 til den 4. januar 2023.
59. De enkelte e-mails og e-mailkorrespondancer gennemgås i det følgende. Materialet gennemgås kronologisk. Det bemærkes, at alle citater er gengivet nøjagtigt, inklusive tastefejl, stavefejl, mv.
60. I det følgende indgår e-mails/e-mailkorrespondancer til og med fragtvirksomheden HCS. HCS forhandler på vegne af Partner-Logistic. Både HCS og KJ køber billetter med vilkår, der gælder på baggrund af den kundeaftale, der er indgået mellem Partner-Logistic og Øresundslinjen.
-

Tabel 3.1 Oversigt over personer, der fremgår af sagens beviser

Navn	Virksomhed	Titel
[xxx]	Øresundslinjen	CEO
[xxx]	Øresundslinjen	Forhenværende CEO
[xxx]	Øresundslinjen	COO
[xxx]	Øresundslinjen	Head of Legal
[xxx]	Øresundslinjen	Head of Freight
[xxx]	Øresundslinjen	[Medarbejder 1]
[xxx]	Øresundslinjen	[Medarbejder 2]
[xxx]	Øresundslinjen	[Medarbejder 3]
[xxx]	Øresundslinjen	[Medarbejder 4]
[xxx]	DSV	[Ledende medarbejder 1]
[xxx]	DSV	[Ledende medarbejder 2]
[xxx]	DSV	[Ledende medarbejder 3]
[xxx]	Partner-Logistic og HCS	[Ledende medarbejder]
[xxx]	HCS	[Ledende medarbejder 1]
[xxx]	HCS	[Ledende medarbejder 2]
[xxx]	HCS	[Medarbejder]
[xxx]	[Fragtvirksomhed 2]	[Ledende medarbejder]

3.5.1 E-mailkorrespondance med DSV i perioden den 3. til 8. december 2015

61. Det fremgår af nedenstående e-mailkorrespondance mellem DSV og Øresundslinjen, at Øresundslinjen har modtaget en henvendelse fra en kunde, som har oplyst Øresundslinjen om, at de har mulighed for at købe billetter, som ligger inden for de priser, som DSV har. Det fremgår ligeledes af e-mailkorrespondancen, at DSV gør opmærksom på, at konkurrenter til DSV anvender DSV's konto, hvis konkurrenten som underleverandør transporterer gods for DSV.
62. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 3. december 2015 en e-mail til [ledende medarbejder 2] i DSV, [xxx]:

" Hej [xxx], som aftalt får du hermed lige en mail.

Som vi talte om på vort møde i Horsens d. 9. november, forventede I – med organisk vækst - at kunne fastholde vækstraterne, som I har præsteret i 2015. Forudsætningen for det oplæg, jeg derefter gav jer, var dermed tilstede, idet vi tilbyder stort set uændrede vilkår for 2016, uagtet at vore priser vil være svagt stigende.

Jeg har fået en henvendelse fra en anden kunde, som er blevet tilbudt at købe billetter, der primært ligger tæt på jeres nettorater. I sagens natur er antallet af udbydere, som kan tilbyde i dette niveau ganske snævert.

Jeg vil lige nævne, at jeg ikke har dokumentation i form af skriftligt materiale.

Vi kan ikke forhindre denne praksis. Blot vil jeg gerne pointere, at vi netop nævnte på vort møde, at vi så det som en væsentlig forudsætning for prisoplægget, at den øgede volumen vi talte om for 2016, skulle være ny volumen i HH-regi.

Jeg ser frem til at høre fra dig.”

63. [Ledende medarbejder 2] i DSV, [xxx], svarer den 8. december 2015:

”Hej [xxx]

Jeg har været en tur rundt i organisationen og synderen har ikke meldt sig.... desværre.

Budskabet er dog blevet spredt og vi er IKKE er færgeselskab med salg af overfarter. Vi vil dog fastholde at konkurrenter der transportere gods i vores regning også sejle i vores kredit, da det giver et rigtigt billede af vores samlede tonnage.

Med venlig hilsen, / Best regards,

[xxx]”

64. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], svarer hertil:

”Hej [xxx] – tak for svar. Og glad for din udmelding. Jeg er helt med på, at jeres gods overføres i jeres navn – uanset transportør – det er logisk.”³³

3.5.2 Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 29. juli 2016

65. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender den 29. juli 2016 en e-mail til [medarbejder 1] i Øresundslinjen, [xxx], som indeholder et link til Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010.

66. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver:

”Se denne..

[Link til Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, Scandlines’ forbud mod videresalg.]

Med Venlig Hilsen / Kind Regards

[xxx]

Head of Freight”³⁴ [Styrelsens indsættelse].

³³ Bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 1.

³⁴ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 2.

3.5.3 E-mailkorrespondance med DSV i perioden den 12. til 24. oktober 2017

67. I nedenstående e-mailkorrespondance om forhandling af kundeaftalen for 2018 mellem DSV og Øresundslinjen fremgår det, at Øresundslinjen gerne vil drøfte omfanget af billetter, som DSV videresælger til andre aktører.
68. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 12. oktober 2017 en mail til [ledende medarbejder 2] i DSV, [xxx], med [ledende medarbejder 1] i DSV, [xxx] c.c.:

"[...]

I forbindelse med forhandling 2018, ser vi gerne, at vi også får vendt omfanget af solgte billetter til andre aktører, og hvilken indflydelse det har dels på pris 18, men også om det hindrer udrulning af flere web-bookinger.

[...]"

69. [Ledende medarbejder 2] i DSV, [xxx], svarer samme dag:

"[...]

Vedr. frasalg af billetter til andre aktører, siger det ikke lige mig noget – så kom gerne med lidt facts så jeg kan undersøge sagen til vi mødes.

[...]"

70. Hertil svarer Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], den 24. oktober 2017:

"Hej [xxx] og [xxx], beklager sent svar.

Med salg af billetter, var det primært [fragtvirksomhed 3] vi lige talte om. Er der andre, vil vi også gerne have en snak om det.

Med Venlig Hilsen / Kind Regards

[xxx]

*Head of Freight*³⁵

3.5.4 E-mail til Partner-Logistic den 6. december 2017

71. Den 6. december sender Øresundslinjen en e-mail til Partner-Logistic, hvoraf det fremgår, at Øresundslinjen i forbindelse med forhandlingerne om kundeaftalen for 2018 gør det klart, at de ikke ønsker, at Partner-Logistic øger antallet af købte billetter på baggrund af videresalg.
72. Den 6. december 2017 skriver Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail til [ledende medarbejder] i Partner-Logistic og HCS, [xxx], vedrørende kundeaftale for 2018:

"Hej [xxx],

³⁵ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 3.

Vi har fået henvendelse fra [medarbejder i HCS] hos jer, om oprettelse af nyt kundenummer til brug for "ny aktivitet".

Som jeg fortalte jer på vores forrige møde, er vi ikke interesseret i ny volumen, som flyttes til jer fra et kundenummer, tilhørende en anden kunde hos os. Jeg forstod på dig, at det var ikke den form for volumenforøgelse I havde i tankerne for 2018.

Vi er meget interesseret i volumen, som i relation til vores overfart er ny. Vi har derfor i vore kalkulationer regnet den øgede volumen i jeres forventninger til næste år, som værende ny volumen hos os.

Jeg håber det er på dette grundlag vi forhandler. Det bedes du venligst bekræfte forud for vort næste møde.

Med Venlig Hilsen / Kind Regards

[xxx]

Head of Freight"³⁶

3.5.5 Intern e-mail i Øresundslinjen den 12. januar 2018

73. Den 12. januar 2018 videregiver Head of freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail til [medarbejder 3] i Øresundslinjen, [xxx]. Hensigten er at gøre opmærksom på en e-mail, som Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], samme dag havde sendt til [ledende medarbejder] i Partner-Logistic og HCS, [xxx], [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx], [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx] og forhenværende CEO i Øresundslinjen, [xxx] c.c.:

"Hej [xxx],

Vedlagt følger vores aftale 2018, hvor vi har fjernet den omtalte linje, som definerer "Base volume" – som vi har aftalt. Håber dermed formalia er på plads.

På vort første møde omkring aftale for 2018 d. 21. november hos jer, med deltagelse af [person 1], [ledende medarbejder 2], dig selv og mig, gjorde jeg det helt klart, at den volumen som lægges til grund, ikke kan blive skabt ved at flytte en direkte kunde hos os til jeres konto. Denne type volumenforøgelse er ikke basis for jeres aftale. Du bekræftede, at det ikke var hensigten. På vort andet møde, d. 22. december, med deltagelse af [ledende medarbejder 1], [person 1] og [ledende medarbejder 2] fra jer, samt [forhenværende CEO] og mig selv fra HHF, vendte vi ligeledes emnet. Vi fik bekræftet, at det ikke var jeres politik. Vi fik direkte oplyst, at det er praksis i forhold til andre ruter, men at det ikke finder sted på vores overfart.

Det er derfor med en vis undren, at vi nu kan konstatere at en større kunde hos os, fra starten af 2018 køber sine overfarter hos jer, på jeres kundenummer [xxx]. Altså stik imod det vi har fået oplyst hos jer!

³⁶ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 4.

Jeg vil gerne høre, hvordan det forholder sig. Er der tale om en misforståelse internt hos jer? Er der noget vi har misforstået, eller er der andre forhold som gør sig gældende ?”³⁷

3.5.6 E-mailkorrespondance med Partner-Logistic i perioden den 26. september til 2. oktober 2018

74. I nedenstående e-mailkorrespondance mellem Øresundslinjen og Partner-Logistic gør Øresundslinjen Partner-Logistic opmærksom på, at Øresundslinjen ikke ønsker, at Partner-Logistic forøger sin volumen hos Øresundslinjen ved, at Øresundslinjens kunder går fra at købe billetter direkte fra Øresundslinjen til i stedet at købe billetter videresolgt fra Partner-Logistic. Øresundslinjen gør Partner-Logistic opmærksom på, at Øresundslinjen mener, at Partner-Logistic netop opnår højere volumen på denne måde.
75. Den første e-mail i korrespondancen har en række ligheder til e-mailen beskrevet i punkt 73. Årsagen til dette er, at Øresundslinjen henviser til forhandlinger om kundeaftalen for 2018.
76. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender således den 26. september 2018 en e-mail, bl.a. med henvisning til ovennævnte e-mail i punkt 73, til [ledende medarbejder] i Partner-Logistic og HCS, [xxx]:

”[...]

Da vi forhandlede aftalen for 2018, havde vi som du som du sikkert erindrer, en snak om forventninger til i år. Nedennævnte skrev jeg i en mail til dig d. 12. januar i år:

På vort første møde omkring aftale for 2018 d. 21. november hos jer, med deltagelse af [person 1], [ledende medarbejder 2], dig selv og mig, gjorde jeg det helt klart, at den volumen som lægges til grund, ikke kan blive skabt ved at flytte en direkte kunde hos os til jeres konto. Denne type volumenforøgelse er ikke basis for jeres aftale. Du bekræftede, at det ikke var hensigten. På vort andet møde, d. 22. december, med deltagelse af [ledende medarbejder 1], [person 1] og [ledende medarbejder 2] fra jer, samt [forhenværende CEO] og mig selv fra HHF, vendte vi ligeledes emnet. Vi fik bekræftet, at det ikke var jeres politik. Vi fik direkte oplyst, at det er praksis i forhold til andre ruter, men at det ikke finder sted på vores overfart.

Vi har jo i store træk haft ro omkring emnet – indtil nu. En medejer af Partner Logistics, som måske er undskyldt, da de ikke selv var tilstede på møderne, lader til ikke at være bekendt med jeres politik og vores holdning. Under alle omstændigheder må vi konstatere, at de lige netop i disse dage handler i direkte modsætning til jeres udmelding.

Da der derfor må foreligge en misforståelse, håber jeg du vil medvirke til, at belyse for de implicerede, hvad der er aftalt.

[...]”

77. Hertil svarer [ledende medarbejder] i Partner-Logistic og HCS, [xxx], den 28. september 2018:

”[...]

³⁷ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 5.

Gider du venligst konkretisere, herunder oplyse navne og involverede, således at jeg kan undersøge sagen og vende retur til dig.

[...]"

78. Hvertil Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], samme dag svarer:

"[...]

Vedr. flytning af aktivitet til egen konto, er der tale om Kim Johansen, som vi mener er meget offensive i at tiltrække sig ny volumen for videresalg. Specifikt har de netop taget en kollega fra Brøndby ombord. Jeg ved ikke hvem hos KJIT [KJ], som er den opsøgende. Vi tager dialogen gennem jer, som I har bedt om.

[...]"³⁸ [Styrelsens indsættelse].

3.5.7 E-mailkorrespondance med DSV i perioden den 8. april til 6. september 2019

79. I nedenstående e-mailkorrespondance mellem DSV og Øresundslinjen gør Øresundslinjen gentagne gange DSV opmærksom på, at DSV sælger billetter til [fragtvirksomhed 2].
80. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender den 8. april 2019 en e-mail til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

"Hej [xxx], tak for snakken i fredags.

Tilsyneladende er det på jeres konto [xxx] hos os, der nu sælges billetter til [fragtvirksomhed 2]. [...]

Det glæder mig, at vi er enige om, at det bør ophøre.

Mvh. "³⁹

81. Efterfølgende sender Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], den 3. juli 2019 en opfølgende e-mail til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

"Hej [xxx],

[...]

1. Som vi talte om sidst jeg var ovre hos dig, der sker salg af billetter til [fragtvirksomhed 2] – det er ikke stoppet.

[...]"

82. [Ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx], svarer den 29. juli 2019:

"Hej [xxx]

³⁸ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 6.

³⁹ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 7.

[...].

1. Den følger jeg op på, igen.

[...]

Med venlig hilsen, / Best regards,

[xxx]"

83. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender den 12. august 2019 en e-mail til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

"Hej [xxx] - [...]

1. [Fragtvirksomhed 2] booker stadig gennem jer..

[...]"

84. Hvortil [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx], den 29. august 2019 svarer:

"Hej [xxx]

[...]

[Fragtvirksomhed 2] skulle der nu endeligt være lukket ned for. Vil du ikke lige bekræfte til mig hvis I gør jer observationer om modsatte efter dags dato?

[...]"⁴⁰

85. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 6. september 2019:

"Hej [xxx], du får så lige en [fragtvirksomhed 2] melding herfra, som aftalt. Så sent som for et par timer siden tjekkede der en [fragtvirksomhed 2] bil ind på jeres kto.

God weekend."⁴¹

3.5.8 Intern e-mail i Øresundslinjen den 1. maj 2019

86. I en intern e-mail i Øresundslinjen, skrevet i forlængelse af den eksterne e-mail til DSV, gengivet i punkt 80 og inden e-mailen i punkt 81, fremgår det, at Øresundslinjen er opmærksom på DSV's videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2].

87. Den 1. maj 2019 sender Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail internt til medarbejder 2 i Øresundslinjen, [xxx], samt medarbejder 3 og 4 i Øresundslinjen, [xxx] og [xxx]:

"Hej [medarbejder 3], for min skyld kan du godt sende statistikker ud.

⁴⁰ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 8.

⁴¹ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 9.

[Medarbejder 2], DSV har lovet at sætte prop i salg til [fragtvirksomhed 2], jeg har statusmøde med dem om et par uger, så finder jeg ud af, hvorfor der ikke er sket noget endnu..

Tror [fragtvirksomhed 4] går hårdt til den. [Fragtvirksomhed 5] & [fragtvirksomhed 6] bløder volumen på køl/frys.

Hvis I ellers ser noget vi skal være obs på, så sig til.

[...]"⁴²

3.5.9 E-mail til DSV den 15. november 2019

88. Af nedenstående e-mail fra Øresundslinjen til DSV, sendt i forbindelse med forhandling af kundeforfølgelsen for 2020, fremgår det, at Øresundslinjen tilbyder DSV at fastholde prisen fra kundeforfølgelsen for 2019 under forudsætning af, at DSV ophører med videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2].
89. Den 15. november 2019 sender Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail til [ledende medarbejder 1] i DSV, [xxx], og [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

"Hej [xxx] og [xxx], tak for sidst!

Her følger oplæg 2020.

Set i lyset af dels den udvikling DSV har leveret i år, samt forventningerne til næste år, har vi valgt at sænke vore rater til DSV.

Som vi talte om, sælges der billetter til bl.a. [fragtvirksomhed 3] og [fragtvirksomhed 2]. [Fragtvirksomhed 3] er ikke nyt, og baseret på udveksling af gods..

I relation til de [xxx] billetter som sælges til [fragtvirksomhed 2], burde disse iht. Vores aftale fratrækkes jeres statistik. Vi vælger for 2019 at se gennem fingre med dette og lade [fragtvirksomhed 2's] volumen indgå i jeres statistik.

For 2020 vil vi imidlertid gerne ud over dette arrangement, og vil ydermere tilbyde, at sænke jeres basisvolumen med den volumen som [fragtvirksomhed 2] kommer at tilføre i 2019 uden det rykker ved priserne. Dvs. hvis [fragtvirksomhed 2] har [xxx] overfarter, og vi kan finde en ordning, hvor disse ikke længere sælges gennem jer, så reducerer vi jeres volumen fra [xxx] til [xxx] med samme pris som vi har vedlagt i tilbuddet.

Jeg ser frem til at høre fra jer.

Mvh.

[xxx]

*Head of Freight, Helsingør"*⁴³

⁴² Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 10.

⁴³ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 11.

3.5.10 E-mail til Partner-Logistic den 14. januar 2020

90. Af nedenstående e-mail fra Øresundslinjen til Partner-Logistic i forbindelse med forhandling af kundeaftalen for 2020 fremgår det, at Øresundslinjen tilbyder at reducere billetprisen for Partner-Logistic, hvis det er muligt for Partner-Logistic at hæve volumen uden at øge videre salg af billetter.
91. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 14. januar 2020 en e-mail til [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx], og [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], med forhenværende CEO i Øresundslinjen, [xxx], c.c.:

"[...]

Som aftalt, skal vi hermed vende tilbage med vort oplæg. Vi tilbyder DKK [xxx] v. samme aktivitet i 2020 som i 2019. Er I indstillet på at hæve volumen til [xxx], uden dette fører til et øget videresalg af billetter, på de vilkår vi ofte har talt om, vil vi tilbyde at reducere prisen til DKK [xxx],-

Og for lige at præcisere vilkårene for videresalg, som vi tolker det: Når der finder videresalg sted uden Partner Logistics har andel i transporten i øvrigt. Altså, at en kunde som har sejlet med egen konto hos ForSea Ferries ophører hermed, og køber overfarterne via Partner Logistics i stedet. Som vi talte om, er der intet ulovligt i dette. Men grundlaget for at tilbyde den billigere pris eksisterer dermed ikke hos os. Dette forstod vi, at der var enighed om rundt om bordet.

[...]”⁴⁴

3.5.11 E-mailkorrespondance med Partner-Logistic i perioden den 1. til 16. december 2020 og intern e-mail i Øresundslinjen den 16. december 2020

92. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], fremsender den 1. december 2020 et udspil til kundeaftale for 2021 til [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx]. [Ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx], svarer på vegne af indkøbssamarbejdet Partner-Logistic, at udspillet ikke kan accepteres, og at Partner-Logistic forventer samme pris som for 2020, ellers vil HCS flytte en meget væsentlig antal af egne overfarter til Øresundsbroen.
93. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], videresender denne e-mail til CEO i Øresundslinjen, [xxx], den 16. december 2020 og skriver:

"Jeg har præsenteret Partner Logistik for en stigning som svarer til DKK [xxx] for langt de fleste af deres overfarter.

Der hører så meget historik til denne kunde, at det kunne fylde flere bøger..

De har truet med, og før min tid, inddraget konkurrencemyndighederne. De har solgt billetter til højre og venstre, og gør det stadig, men dog ikke så aktivt som tidligere, da de vel efterhånden har indset, at det fører ikke noget godt med sig.. De prøver at spille os ud med/mod Scandlines, de udnytter transitbilletter til at køre local, hvis det kan betaler sig og omvendt.

⁴⁴ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 12.

[...]

Jeg hælder mest til at vi statuerer et eksempel her, og ikke lader os presse. Vi vil givetvis se mindre aktivitet på denne konto, men jeg vil tro noget af det siver tilbage til os igen over tid. Samtidigt tvinger vi måske nogle af de andre aktører i Partner Logistik, til at overveje om det var en bedre ide, at blive direkte kunde hos os.”⁴⁵

3.5.12 E-mail til Partner-Logistic den 6. januar 2021

94. I forlængelse af en e-mailkorrespondance mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], og [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx], skriver Head of Freight i Øresundslinjen den 6. januar 2021 en e-mail til [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx].
95. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 6. januar 2021:

”[...]

Det er også grunden til, at jeg har været så stålsat på at få en forhøjelse hjem hos jer også. Når der sælges billetter – og det ved du jo trods alt lidt om – så nytter det jo ikke noget, hvis vi ikke er rimelig konsekvente.

Vi vil jo ikke animere til at gøre det muligt, ved at øge prisforskellen mellem kunder som jer, og mindre kunder, som kunne lades sig friste.

Hvis vores troværdighed ikke skal lide skade, må volumen, aftaleform og pris nødvendigvis hænge sammen.

Som jeg også sagde på vort virtuelle møde, så fornemmer jeg ikke, at I hos HCS er specielt aktive med at opsøge nye kunder for billetsalg. Det er vi glade for. Det indtryk har vi imidlertid ikke af alle i jeres ejerkreds.

[...]”⁴⁶

3.5.13 E-mailkorrespondance med DSV den 11. maj 2021

96. I nedenstående e-mailkorrespondance mellem DSV og Øresundslinjen fremgår det, at Øresundslinjen kontakter DSV, da Øresundslinjen er blevet opmærksom på, at DSV videresælger billetter til [fragtvirksomhed 7].
97. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender den 11. maj 2021 en e-mail til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

”Hej [xxx],

En anden lille sag.

Tilsyneladende sælger I billetter til [fragtvirksomhed 7]. Ikke mange men alligevel. Nu har [fragtvirksomhed 7] købt [fragtvirksomhed 1], hvor [fragtvirksomhed 1] jo er vores kunde..

⁴⁵ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 13.

⁴⁶ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 14.

Nu bliver vi så presset, fordi de kan købe vore overfarter meget billigere hos jer.

Jeg tror ikke jeg behøver argumentere overfor dig. Jeg tror vi er enige om, at jeres billige overfarter er til jer – og ikke til videresalg.

Hører gerne fra dig.

Mvh. [xxx]”

98. [Ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx], svarer samme dag:

”Hej [xxx]

Hmmm det lyder mystisk. Du har vel ikke et eksempel jeg kan gå videre med?

[...]

Med venlig hilsen, / Best regards,

[xxx]”

99. Hvortil Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], svarer:

”Hej [xxx], det bliver svært for mig at dokumentere.

Jeg kan gå ind og se, hvilke biler fx i april, som er overført med [fragtvirksomhed 7] som vognmand, iflg. Jeres egne oplysninger.

[...]

Mvh. [xxx]”⁴⁷

3.5.14 Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen i perioden den 11. til 12. maj 2021

100. I løbet af og som en del af ovenstående e-mailkorrespondance i afsnit 3.5.13 fremsender Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail den 11. maj 2011 til [medarbejder 2] i Øresundslinjen, [xxx]. Det fremgår af e-mailkorrespondancen, at Øresundslinjen vurderer, at der sandsynligvis sker salg fra DSV til [fragtvirksomhed 7], og at Øresundslinjen ønsker at dokumentere dette.

101. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver således:

”Hej [xxx],

Kan du / I finde nogle eksempler hvor der med sandsynlighed er kørt [fragtvirksomhed 7] biler i DSVs regning?

Mvh. [xxx]”

⁴⁷ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 15.

102. Hvortil [medarbejder 2] i Øresundslinjen, [xxx], den 12. maj 2021 svarer:

"Hej [xxx],

Jeg har fået [person 3] til at hjælpe og hun har trukket vedhæftede lister. Der er ikke en helt tydelig smoking gun, når jeg fik oplyst der var tale om op til [xxx] enheder, og øvelsen er ret tung idet der skal krydstjekkes og det er jo ikke alle bookinger hvorpå det fremgår hvem carrier er.. men sandsynligheden for at det er [fragtvirksomhed 7] der har købt billetter fra DSV er ret høj. Som du kan se fremgår de i hvert fald på en del bookinger, på DSV's kundenr [xxx]."⁴⁸

3.5.15 E-mailkorrespondance med HCS den 10. november 2022

103. Det fremgår af nedenstående e-mailkorrespondance mellem HCS og Øresundslinjen, at Øresundslinjen og HCS den 9. november 2022 har afholdt et møde i forbindelse med forhandlinger om kundeforfølgningen for 2023. I forbindelse med forhandlingerne er HCS på vegne af Partner-Logistic blevet præsenteret for en prissætning.
104. [Ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], skriver den 10. november 2022 en e-mail til Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx]:

"Hej [xxx]

Hermed lige et kort referat af vort møde g.d.

[...]

Du mener at Kim Johansen's salg af færgebilletter andrager ca. [xxx] stk. pr. år

Du mener at det de fleste Kim Johansen billetter er salg, fortrinsvis til [fragtvirksomhed 8] og [fragtvirksomhed 9] [xxx] stk.

Du mener at Kim Johansen sælger billetter til dkk [xxx],- under kostpris

Du understreget at i selv vil have kunderne direkte og at i har lavet en sådan aftale med DSV

2023 prisstigning har du meddelt kommer til at koste dkk [xxx],- mere på en 17 mtr lastbil svarende til en stigning på [xxx] %

Partner kan undgå denne stigning hvis Kim Johansen stopper sit salg af færgebilletter, så vil stigningen i stedet andrage dkk [xxx],- pr. 17 mtr lastbil svarende til [xxx] % + 3 procentpoint]

Nu forholder det sig således at Partner ejes ligeligt af HCS og Kim Johansen, så vi kan ikke pådutte Kim Johansen hvordan de skal drive deres forretning.

⁴⁸ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 16.

Vi mener i øvrigt at det er konkurrence forvridende at i vil bestemme hvem der sælges billetter til og samtidigt vil kræve en højere pris stigning hvis ikke Kim Johansen stopper sit salg.

Generelt er markedet fladende, og de næste måneder vil vi alle se faldende godsmængder.

Derfor er tiden ikke til stigninger.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen"

105. Hvortil Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], samme dag svarer:

"Hej [xxx],

Tak for mail og møde i går.

Jeg vil gerne præcisere følgende:

Grundlæggende er vores holdning, at vi sælger vores egne overfarter, og vi ønsker at regulere, så der ikke sker systematisk videresalg af overfarterne. Vi er helt med på at der udveksles gods, og købes biler one-way, og at der her også kan ske et videresalg på den enkelte overfart.

Men det systematiske videresalg ønsker vi ikke at animere til kan finde sted. Dette er ikke nyt, det har vi sagt i årevis.

Jeg sagde, at både HCS og KJ sælger billetter. Jeg nævnte de to kunder, men der er bestemt flere. Og jeg nævnte også, at vi fornemmer, at KJ er mere aktiv end HCS på dette område. Men jeg forventer, at hvis vi laver en aftale om ophør af videresalg gælder det både for jer og KJ. Det vil være en tillids-baseret aftale. Vi kan jo i sagens natur ikke diktere jer noget.

Jeg nævnte, at vi på et tidspunkt har antaget, at KJ i et tilfælde har solgt billetter med en fortjeneste på DKK. [xxx] pr. overfart. Jeg fortalte også, at jeg ikke kunne dokumentere det..

Jeg ser frem til at høre fra jer.

Mvh. [xxx]"⁴⁹

3.5.16 E-mailkorrespondance med HCS i perioden den 7. til 19. december 2022

106. I den følgende e-mailkorrespondance mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], og [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], drøftes indholdet af kundeaftalen for 2023, herunder priser og volumenrabat. Det fremgår af e-mailkorrespondancen, at Øresundslinjens oplæg til HCS' kundeaftale for 2023 indeholder en prisstigning. Det fremgår videre, at prisstigningen vil være mindre, hvis HCS ophører med at videresælge billetter.

⁴⁹Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 17.

107. [Ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], skriver således den 7. december 2022:

"Hej [xxx]

Tak for fremsendte aftale, som vi undrer os over.

Vi har i år haft en aftale baseret på [xxx] overfarter.

Du fremsender ny aftale med [xxx] overfarter.

Du skriver i aftalen under Remarks: Base volume for 2023 is based upon an assumption by ForSea Ferries, as it does not include resold tickets.

Du forhøjer samtidig vores rater med [xxx] %

Du har på vort møde den 09-11-2022 sagt at stigning er [xxx] % uden videresalg og [xxx] % hvis ikke vi ophører med det.

Du sagde og understregede på mødet, citat: "vi vil selv have kunderne"

Så forklar os venligst hvordan du er kommet frem til at aftalen kun skal baseres på [xxx] overfarter og forklar os venligst konsekvens ved volumen på [xxx] som hidtil?

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

[xxx]"

108. Hertil svarer Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], den 13. december 2022:

"Hej [xxx], det er ikke lykkedes at få talt med dig om vores oplæg. Det vil jeg naturligvis gerne.

Det er korrekt, at tallet er sat til [xxx] overfarter. Det er et skøn, og efter vores vurdering måske endda i den høje ende. Det er jo kun jer, som ved hvor mange billetter der sælges videre.

Vi har dokumentation for videresalget til [fragtvirksomhed 10], da disse sejles på en separat konto. [Fragtvirksomhed 10] alene udgør ca. [xxx] billetter. Herudover er vi bekendt med et antal firmaer som køber billetter af HCS eller KJT. Det er summen af disse billetter, som vi antager mindst udgør [xxx] – altså [xxx] ud over [fragtvirksomhed 10] billetter.

Konsekvensen er som jeg har fortalt jer, at vi ikke vil indregne de videresolgte billetter i jeres totalvolumen for 2023. Vi kan ikke forbyde jer at videresælge vores overfarter, men volumen af de videresolgte overfarter kan ikke lægges til grund for en totalvolumen for 2023. Derfor har vi lavet jer en aftale baseret på de [xxx] overfarter og prissat jeres overfarter i henhold hertil."

109. Dagen efter, den 14. december 2022, svarer [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx]:

"Hej [xxx]

Mange tak for din mail.

Jeg skal lige forstå det du skriver korrekt.

Du har forlangt [xxx] % stigning i 2023 hvis vi ophører med at videresælge billetter til vores samarbejdspartnere, alternativt skal vi straffes med en stigning på [xxx] %.

Du skriver at vores pris for 2023 nu er fastsat ud fra jeres anslåede volumen på [xxx] billetter, betyder det så at de [xxx] billetter koster [xxx] % mere, og dem der er ud over [xxx] billetter skal koste [xxx] % mere?

Ser frem til at høre præcis hvad i mener.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

[xxx]"

110. I forlængelse af den tidligere e-mailkorrespondance sender [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], den 19. december 2022 følgende e-mail:

"reminder

Hej [xxx]

I fortsættelse af nedennævnte mail tidligere i dag, så skal jeg venligst, for forståelsens skyld af større/mindre volumen, bede dig om at informere om hvad prisen så er ved f. eks. [xxx] billetter og ved f. eks. [xxx] billetter i det du kalder "egne billetter" dvs. uden videre salg.

Mvh

Hej [xxx]

Tak for dit opkald for få minutter siden, hvor du meddelte at det er en stigning på [xxx] % på alt i forlanger.

Du fortalte at de [xxx] % i stigning er baseret på det du kalder vores reelle volumen.

Jeg meddelte at vi betragter det som en straffe aktion og at vi tager det til efterretning.

Med venlig hilsen / Best regards / Mit freundlichen Grüßen

[xxx]"

111. Hvertil Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], samme dag svarer:

"Hej [xxx],

For forståelsen, kan jeg ikke komme det nærmere, end en højere egen volumen udløser en bedre pris. Det aktuelle eksempel med [xxx] egne overfarer vil således, alt andet lige, udløse en bedre rate end den vi kan tilbyde for den volumen vi har vurderet Partner-Logistic ApS, kan generere i 2023.

For eksemplet [xxx] overfarer vil rateniveauet være ca. DKK. [xxx].

*Mvh. [xxx]*⁵⁰

3.5.17 Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 8. december 2022

112. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], videresender den 8. december 2022 e-mailkorrespondancen mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx] og [ledende medarbejder 2] i HCS, gengivet i punkt 106, internt til CEO i Øresundslinjen, [xxx], for at gøre opmærksom på forhandlingerne med HCS om kundefortale for 2023. I forlængelse heraf skriver Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], den 8. december 2022:

"Hej [xxx], du får lige denne. Jeg har ikke svaret på den endnu. Men banen kridtes op..

Jeg har tænkt mig at ringe til ham i eftermiddag, for ikke at blive rodet ind i en lang mailtråd.

Men mit budskab vil være, at han ikke får at vide, hvad prisen for [xxx] overfarter vil være – for det har han ikke. Men han kan jo selv regne det ud, for jeg har fortalt ham at vi hæver med [xxx] %...

Jeg har tænkt mig at fortælle ham, at de [xxx] overfarter er vores bedste bud, da de ikke vil fortælle hvor mange de sælger. Jeg vil ikke give ham detaljer for hvad der ligger til grund (for det har jeg ikke)

Mvh. [xxx]"

113. Hertil svarer CEO i Øresundslinjen, [xxx], samme dag:

"Hej [xxx],

Det er fint, spændende hvad de gør.

Mvh.,

*[xxx]*⁵¹

3.5.18 Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 8. december 2022

114. Den 8. december 2022 sender Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail til COO i Øresundslinjen, [xxx], og CEO i Øresundslinjen, [xxx] vedrørende Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010⁵²:

"Hej [xxx] og [xxx],

⁵⁰ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 18.

⁵¹ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 19.

⁵² Styrelsen bemærker, at der i Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 ikke blev foretaget en endelig vurdering af, hvorvidt Scandlines på tidspunktet for sagen indtog en dominerende stilling, idet sagen på et tidligt tidspunkt i sagsbehandlingen blev afsluttet ved tilsagn, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1. Styrelsen bemærker dog, at en eventuel vurdering af dominans ikke er af betydning for, hvorvidt Øresundslinjen er bundet af tilsagnet, jf. afsnit 4.3.

Jeg har fået nedennævnte klausul fra [person 2] hos Scandlines. Den stod i fragtkontrakterne, og forbød videresalg.

[Person 2] fortæller, at den blev fjernet i 2010 som følge af HCS dengang anmeldte Scandlines til konkurrencemyndighederne.

Konkurrencemyndighederne – mener [person 2] – forbød Scandlines at bruge klausulen pga. deres dominerende stilling – underforstået på Gedser og Rødby. Men ruten her røg med ind under, da det var samme koncern.

Kan du huske det [COO]?

Kan vi genopfinde og genindføre den?

Mvh. [xxx]

Aftalen omfatter alle køretøjer/trailere, såvel egne som indchartrede/lejede/leasede, i det omfang disse anvendes til udførelse af transportopgaver – eller repositionering/tilbagelevering af køretøjet/traileren efter sådanne – hvor kunden overfor sin medkontrahent fremstår som kontraherende eller udførende transportør. Det følger endvidere, at enhver form for videreoverdragelse med eller uden fortjeneste for kunden, af de aftalte fragtpreiser til trediemand ikke er tilladt i henhold til denne aftale og betragtes som kontraktbrud. Ved indgåelse af koncern transportaftaler er det blandt andet en forudsætning, at koncernen af Scandlines kan godkendes som én økonomisk enhed. Såfremt moderselskabet ikke har bestemmende indflydelse i datterselskaberne, kan kontrakten kun udstrækkes til at omfatte datter- og affilierede selskaber i det omfang disse er anmeldt til Scandlines og godkendt samt tilført kontrakten. Der kan som udgangspunkt kun oprettes én aftale pr. koncern.”

115. COO i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 8. december 2022:

”Hej [xxx]

Det kan jeg faktisk godt huske. Jeg vidste dog ikke at begrundelsen var dominerende stilling på Østersøen.

Jeg tror det er nødvendigt med en juridisk vurdering af en sådan klausul. Er det i den forbindelse ikke det præcist samme Scandlines gør med at købe billetter hos Øresundsforbindelsen som i sin tur anvendes til videresalg?

[...]”

116. Hertil svarer Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], samme dag:

”Hej [xxx] – Uha.. det er jo en potent bombe, hvis vi kan kaste den tilbage mod dem.

Det er [person 2] vurdering / hukommelse, som siger at det er dominansen på Østersøen som var afgørende. Har vi mon sagen liggende et sted ?

Hvor og hvordan kan vi teste det juridisk mon?

Mvh. [xxx]”

117. CEO i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 8. december 2022:

"Hej begge,

Der er en stor forskel på Scandlines køb hos ØB, de køber jo til listepriis i en rabatmodel hvor de godt må, og videresælger til deres kunder uden at tjene på det direkte.

Der er altså ikke nogen spekulation i at videresælge rent økonomisk på prisen, men derimod for at kunne pakketere deres egen færgerute ind i det.

Tager jeg fejl eller hvad ?

Mvh.,

[xxx]"

118. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender samme dag en e-mail med henvisning til Scandlines Danmark ApS' (tidligere Scandlines Danmark A/S) generelle betingelser. Scandlines' generelle betingelser er vedhæftet til e-mailen.⁵³

"Hej igen. Se i øvrigt Scandlines generelle betingelser – den 3. sætning. Det er en mild omskrivning af betingelserne fra før 2010. jeg mener ikke de håndhæver det, men den kunne vi vel godt anvende også?"

Men den skal måske også trykprøves juridisk ?

Mvh. [xxx]"⁵⁴

3.5.19 Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 8. december 2022

119. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender den 8. december 2022, en e-mail til COO i Øresundslinjen, [xxx], og CEO i Øresundslinjen, [xxx] med henvisning til en i mailen angivet klausul fra Scandlines Danmark ApS' (tidligere Scandlines Danmark A/S). Mailen og klausulen er gengivet i punkt 114.
120. Det fremgår af e-mailkorrespondancen, at Øresundslinjen er opmærksom på Konkurrencerådets afgørelse.
121. CEO i Øresundslinjen, [xxx], svarer den samme dag, nu med Head of Legal i Øresundslinjen, [xxx], c.c. på e-mailkorrespondancen:

"Hej [xxx],

Det bør vi da kunne, i og med at vi ligger i behård konkurrence med ØB, modsat Scandlines monopol.

Mvh.,

[xxx]"

⁵³ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 20.

⁵⁴ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 21.

122. Hertil svarer Head of Legal i Øresundslinjen, [xxx], den 8. december 2022:

"Här behöver vi lite mer bakgrund. Vad är det för beslut från konkurrensmyndigheten som åsyftas? Om det stämmer att det finns ett sådant beslut, på vilket sätt menar du, [CEO], att omständigheterna har ändrats så att beslutet är obsolet?"

Med vänliga hälsningar / Best Regards

[xxx]

Head of Legal"

123. Samme dag skriver [CEO] i Øresundslinjen, [xxx]:

"Beslutningen var drevet af scandlines monopol til Tyskland, daværende Scandlines Øresund røg bare med som datter, det skyldtes ikke monopol på Øresund, her er der jo konkurrence."

124. Hertil svarer Head of Legal i Øresundslinjen, [xxx], samme dag svarer:

"Ah ok. Tror vi ändå ska be någon titta på detta faktiskt. Konkurrensbegränsningar är lite känsliga. OK för alla att jag drar det en runda med [advokatvirksomhed]?"

125. I forlængelse af e-mailkorrespondancen sender COO i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail den 8. december 2022 med link til Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 på Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens hjemmeside:

"Her er afgørelsen.

[Link til Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, Scandlines' forbud mod videresalg.]

Best Regards

[xxx]

COO⁵⁵ [Styrelsens indsættelse].

3.5.20 Intern e-mailkorrespondance i Øresundslinjen den 16. december 2022

126. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], videresender e-mailkorrespondancen mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx] og [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], gengivet i punkt 106-110, internt til Head of Legal i Øresundslinjen, [xxx], og CEO i Øresundslinjen, [xxx]. Det fremgår af nedenstående e-mailkorrespondance, at Øresundslinjen er opmærksom på, hvordan virksomheden håndterer forhandlingerne med HCS om kundeaftalen for 2023.
127. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver således den 16. december 2022:

"Hej [xxx] og [xxx] – Bare en opdatering.

⁵⁵ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 22.

Mailen gengiver ikke stemningen eller sproget i samtalen – heldigvis. Men de er ret langt oppe i det røde felt, så vi får se, hvad reaktionen bliver.

Mvh. [xxx]”

128. Samme dag svarer Head of Legal i Øresundslinjen, [xxx]:

”Tack för uppdatering.

Jag tror att om parterna inte kan enas så behöver vi säkra upp juridiskt. Konkurrensrätt är rätt knepigt och vi ska vara på det säkra.

Med vänliga hälsningar / Best Regards

[xxx]

Head of Legal”

129. CEO i Øresundslinjen, [xxx], svarer ligeledes samme dag:

”Hej [xxx],

Lad os se hvad de gør. Det er ret store volumener de videresælger, [xxx] af billetterne.

En vej frem kan være at vi ikke forbyder videresalg som sådan, men understreger at rabat kun gives til egen transporteret volumen (hvis der kommer en konkurrencesag).

Altså at billetter til videresalg ikke indgår i rabatstrukturen for den enkelte transportør, men at de da godt må videresælge, der er bare ikke nogen gevinst ved det.

Mvh.,

[xxx]”

130. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], svarer hertil:

”Hej begge – er sikker på at det er mere end [xxx]. Men det er svært at bevise, og det kan også blive et kardinalpunkt her.

Men jeg skriver også til dem, at jeg ikke kan forbyde videresalg, blot at videresolgte billetter ikke indgår i beregningen til grund for volumenfastsættelse. Denne fastsættelse er i øvrigt vores egen og ikke offentligt tilgængelig.

I bund og grund handler det om vi har ret til at prisfastsætte vores produkt overfor dem, som vi vil.

Mvh. [xxx]”⁵⁶

⁵⁶ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 23.

3.5.21 E-mailkorrespondance med DSV den 2. til 4. januar 2023

131. I nedenstående e-mailkorrespondance mellem Øresundslinjen og DSV fremgår det, at Øresundslinjen gør DSV opmærksom på, at DSV videresælger billetter til [fragtvirksomhed 2].
132. Den 2. januar 2023 sender Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

"Hej [xxx] – Godt nytår!

Håber alt ok hos dig!

Det er ikke for at være firkantet eller være efter jer.

Vi kan konstatere, at [fragtvirksomhed 2] kører stadig på jeres konto.

F.eks. bil nr. [xxx] som er booket og overført i dag på jeres kto. [xxx]. Ligeledes bilnr. [xxx] også i dag.

Mvh. [xxx]"

133. Hertil svarer [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx], den 4. januar 2023:

"Hej [xxx]

Tak og Godt Nytår til dig også!

Jeg har lige haft fat i ørerne på rette vedkommende og de forsikrer mig for at dette ophører straks. [fragtvirksomhed 2] er informeret omkring dette også.

Obs på at [fragtvirksomhed 2] har noget kørsel for DSV (primært transit SE-DE og DE-SE) som gør at I stadig vil se dem med enkelte DSV-ref numre. Men så er det med "DSV-gods" i tankene/på ladet."⁵⁷

3.5.22 E-mailkorrespondance med [fragtvirksomhed 2] den 4. januar 2023

134. Den nedenstående e-mailkorrespondance mellem [fragtvirksomhed 2] og Øresundslinjen sker i forlængelse af e-mailkorrespondancen mellem DSV og Øresundslinjen i afsnit 3.5.21. [Fragtvirksomhed 2] afsøger muligheden for at købe billetter direkte af Øresundslinjen, da det ikke længere er muligt for [fragtvirksomhed 2] at købe billetter af DSV.
135. [Ledende medarbejder] i [fragtvirksomhed 2], [xxx], skriver den 4. januar 2023 en e-mail til Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx]:

"Hej [xxx],

Godt nytår.

I har tydeligvis skruet bissen på overfor min samarbejdspartner ift. overfarterne.

⁵⁷ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 24.

Kan jeg stadigvæk benytte mit gamle aftale nummer = [xxx] indtil jeg finder en holdbar løsning på, hvorledes vi driver vores forretning bedst mulig ud fra et konkurrencemæssigt perspektiv?

/ [xxx]"

136. Hvortil Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], samme dag svarer:

"Hej [xxx], godt nytår retur.

Naturligvis kan du det.

Vi skruer ikke bissen på overfor nogen. Men vi belønner gerne loyalt samarbejde.

Vi laver også gerne en ny aftale med [fragtvirksomhed 2].

Mvh. [xxx]"

137. Samme dag svarer [ledende medarbejder] i [fragtvirksomhed 2], [xxx], igen og skriver:

" Tak for tilbagemelding [xxx].

Kald det hvad du vil – det har i hvert fald skabt begrænsninger for mig.....

Vi var også en meget loyal og mangeårig kunde hos jer lige indtil I valgte at hæve vores rater så meget, at vi ikke var konkurrencedygtige overfor vores egne kunder.

Men det er jo kendt historik

Lad mig høre hvad du kan tilbyde.

/ [xxx]"⁵⁸

3.6 Høringssvar

138. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen sendte den 6. februar 2025 en klagepunktsmeddelelse i høring hos Øresundslinjen. Styrelsen modtog den 22. april 2025 et skriftligt høringssvar fra Øresundslinjen, hvor Øresundslinjen angav en række bemærkninger til styrelsens klagepunktsmeddelelse.
139. Øresundslinjen forelagde på Konkurrencerådsrådet den 28. maj 2025 deres mundtlige bemærkninger til styrelsens klagepunktsmeddelelse. Der var i det væsentligste tale om en gengivelse af Øresundslinjens skriftlige høringssvar.
140. Øresundslinjens bemærkninger har ikke givet anledning til, at styrelsen har ændret sin vurdering af Øresundslinjens adfærd i sagen. Bemærkningerne har dog givet anledning til en række tilføjelser og præciseringer.

⁵⁸ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 25.

141. I det følgende gennemgås Øresundslinjens overordnede bemærkninger til styrelsens klagepunktsmeddelelse samt styrelsens svar hertil. Øresundslinjens bemærkninger er inden for tre områder.
- » Øresundslinjen er ikke bundet af tilsagnet (afsnit 3.6.1)
 - » Øresundslinjen har ikke handlet i strid med tilsagnet (afsnit 3.6.2)
 - » Der foreligger ikke en samlet og vedvarende overtrædelse af tilsagnet (afsnit 3.6.3)

3.6.1 Øresundslinjen er ikke bundet af tilsagnet

142. Øresundslinjen anfører i høringssvaret, at Øresundslinjen ikke er bundet af det tilsagn, som oprindeligt blev afgivet af Scandlines Danmark A/S, og som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1. Øresundslinjen har gjort gældende, at et tilsagn, der er gjort bindende i henhold til konkurrenceloven § 16 a, stk. 1, kun er bindende for den juridiske person, der har afgivet tilsagnet. Ifølge Øresundslinjen, er Øresundslinjen derfor ikke bundet af tilsagnet, da tilsagnet er afgivet af Scandlines Danmark A/S, og da Scandlines Danmark A/S er en anden juridisk enhed end Øresundslinjen.⁵⁹ Til støtte herfor henviser Øresundslinjen til Konkurrencerådets afgørelse i *Nykredits annoncerede forhøjelse af privatkunders administrationsbidrag*⁶⁰ og i *Nykredits tilsagn om administrationsbidrag*⁶¹ samt behandling af sidstnævnte sag i Højesterets dom af 3. juni 2014 gengivet i UfR 2014.2663 H⁶².
143. Øresundslinjen gør endvidere gældende, at hensyn til ressourcebesparelser og fleksibilitet i sagsafslutningen ikke kan anvendes til at etablere en manglende hjemmel.⁶³
144. Styrelsen bemærker overordnet, at styrelsen ikke er enig i, at det i ethvert tilfælde kun er den juridiske enhed, der har afgivet et tilsagn, som kan være bundet af det.
145. Det kan efter styrelsens vurdering heller ikke udledes af den praksis, som Øresundslinjen henviser til. Det skal hertil bemærkes, at tilsagnene i de af Øresundslinjen henviste sager er afgivet og underskrevet af Nykredit Realkredit A/S, og at nogle af de forpligtelser, der følger af tilsagnene, bl.a. omfatter begge fusionsparter. Tilsagnene er således rettet mod flere juridiske enheder end alene afgiveren, Nykredit Realkredit A/S. Dette indebærer, at Totalkredit ligeledes kan være forpligtet, forudsat at dette fremgår af det konkrete tilsagn.
146. De nævnte afgørelser understreger således, at der er tale om en konkret fortolkning af tilsagnets ordlyd i lyset af den specifikke situation.⁶⁴
147. Sammenfattende for de sager Øresundslinjen henviser til gælder således, at tilsagn 5's forpligtelser alene vedrørte Nykredit Realkredit A/S, fordi det eksplicit fremgik af det konkrete tilsagn 5's ordlyd, mens Totalkredit A/S omvendt ikke indgik i det konkrete tilsagn 5.
148. Der er således i sagen tale om en konkret fortolkning af tilsagnets ordlyd og ikke et spørgsmål om hvilken juridisk person, som har afgivet tilsagnet.

⁵⁹ Jf. bilag 13, Øresundslinjens høringssvar af 22. april 2025, s. 2.

⁶⁰ Konkurrencerådets afgørelse af 23. juni 2010, i sagen *Nykredits annoncerede forhøjelse af privatkunders Administrationsbidrag*.

⁶¹ Konkurrencerådets afgørelse af 30. november 2011 i sagen *Nykredits tilsagn om administrationsbidrag*.

⁶² Det retlige spørgsmål om tilsagnets personelle rækkevidde behandles ikke nærmere i dommen.

⁶³ Jf. bilag 13, Øresundslinjens høringssvar af 22. april 2025, s. 3.

⁶⁴ Konkurrencerådets afgørelse af 23. juni 2010, i sagen *Nykredits annoncerede forhøjelse af privatkunders Administrationsbidrag*, punkt 36 og Konkurrencerådets afgørelse af 30. november 2011 i sagen *Nykredits tilsagn om administrationsbidrag*, punkt 216.

-
149. Styrelsen bemærker til ovenstående, at styrelsen i forvejen, dvs. før høringsvaret, havde vurderet, at Øresundslinjen er bundet af tilsagnet, jf. afsnit 4.3 nedenfor. Styrelsen har dog på baggrund af Øresundslinjens bemærkninger foretaget en uddybning i forhold til vurderingen af tilsagnets ordlyd og de konkrete omstændigheder, der ligger til grund for tilsagnet. I afsnit 4.3 er det præciseret, at tilsagnets ordlyd ikke kan fortolkes således, at det alene er den juridiske enhed Scandlines Danmark A/S, der er bundet af tilsagnet.
150. Øresundslinjens bemærkninger ændrer således ikke på styrelsens vurdering af, at Øresundslinjen er bundet af tilsagnet.

3.6.2 Øresundslinjen har ikke handlet i strid med tilsagnet

151. Øresundslinjen anfører i høringsvaret, at Øresundslinjen ikke har handlet i strid med tilsagnet. Til støtte herfor har Øresundslinjen gjort en række forhold gældende, som gennemgås i de følgende punkter.⁶⁵

3.6.2.1 Øresundslinjen har ikke forhindret videresalg af billetter

152. Øresundslinjen anfører, at Øresundslinjen ikke har forhindret videresalg af billetter over for hverken DSV, Partner-Logistic eller andre fragtkunder. Øresundslinjen anfører videre, at Øresundslinjen lejlighedsvis eksplicit har kommunikeret til fragtkunder, at videresalg af billetter ikke er ulovligt, samt at Øresundslinjen ikke kan forhindre fragtkunder i at videresælge billetter. Dette viser ifølge Øresundslinjen, at Øresundslinjen ikke har haft en samlet plan eller politik om at forbyde eller forhindre videresalg af billetter.⁶⁶
153. Styrelsen er enig med Øresundslinjen i, at der ikke fremgår et eksplicit forbud mod videresalg af billetter i Øresundslinjens kundeaftaler. Styrelsen er ligeledes enig i, at det fremgår af sagens materiale, at Øresundslinjen har gjort fragtkunder opmærksom på, at Øresundslinjen ikke forbyder videresalg af billetter, jf. punkt 91 og 108.
154. Det forhold, at Øresundslinjen lejlighedsvis har kommunikeret til fragtkunder, at det ikke er ulovligt for fragtkunderne, at videresælge eller at Øresundslinjen gør fragtkunder opmærksom på, at Øresundslinjen ikke kan forhindre at fragtkunder videresælger billetter ændrer ikke på styrelsens vurdering af, at Øresundslinjen adfærd er i strid med tilsagnet. Øresundslinjens bemærkninger giver således ikke anledning til, at styrelsens ændrer vurderingen af sagen.
155. Det er styrelsens vurdering, at Øresundslinjen, i strid med tilsagnet, har haft en adfærd, der direkte eller indirekte tilsigter at forhindre videresalg af billetter. Det er ligeledes styrelsens vurdering, at Øresundslinjens adfærd er en del af ét samlet mål om at forhindre videresalg. Dette er behandlet i sagens afsnit 4.5, som der henvises til.

3.6.2.2 Øresundslinjen har medregnet videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i alle kundeaftaler bortset fra én kundeaftale

156. Øresundslinjen anfører, at Øresundslinjen i alle kundeaftaler med Partner-Logistic bortset fra kundeaftalen for 2023 har medregnet videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i kundeaftalerne.⁶⁷

⁶⁵ Jf. bilag 13, Øresundslinjens hørings svar af 22. april 2025, s. 3.

⁶⁶ Jf. bilag 13, Øresundslinjens hørings svar af 22. april 2025, s. 3-4.

⁶⁷ Jf. bilag 13, Øresundslinjens hørings svar af 22. april 2025, s. 4.

-
157. Styrelsen er enig i, at der ikke i sagens materiale forekommer andre tilfælde end kundeaftalen for Partner-Logistic for 2023, hvor Øresundslinjen har undladt at medregne videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i kundeaftalen.
158. Det forhold, at videresolgte billetter i de fleste tilfælde medtages i beregning af volumenrabatten, ændrer imidlertid ikke på, at Øresundslinjen, efter styrelsens vurdering, har haft en adfærd, som direkte eller indirekte har tilsigtet at forhindre videresalg af billetter, jf. afsnit 4.5. Øresundslinjens bemærkninger giver ikke anledning til ændringer eller tilføjelser i styrelsens behandling af sagens materiale i afsnit 4.5.

3.6.2.3 Øresundslinjen har ikke haft en intention eller strategi om at svække mindre aktørs konkurrenceevne

159. Øresundslinjen anfører, at Øresundslinjen ikke har haft en intention eller strategi om at svække mindre aktørers evne til at konkurrere på fragtmarkedet. Herunder har Øresundslinjen fremhævet, at Øresundslinjen i flere tilfælde har tilladt fleksible aftaleordninger og indkøbssamarbejder.⁶⁸
160. Styrelsen anerkender, at Øresundslinjen har fremsendt dokumentation for, at Øresundslinjen i flere tilfælde tillader indkøbssamarbejder. Styrelsen er enig i, at en sådan adfærd kan være til gavn for fragtvirksomheders konkurrenceevne.
161. Øresundslinjens bemærkninger ændrer dog ikke på styrelsens vurdering af, at Øresundslinjen har haft en adfærd, som tilsigter direkte eller indirekte at forhindre videresalg, hvilket efter styrelsens vurdering er i strid med tilsagnet. Øresundslinjens bemærkninger giver ikke anledning til ændringer eller tilføjelser i styrelsens behandling af sagens materiale i afsnit 4.5.

3.6.2.4 Det er ikke klart ud fra tilsagnets ordlyd at Øresundslinjens adfærd er i strid med tilsagnet

162. Øresundslinjen har gjort gældende, at det ikke er klart ud fra tilsagnets ordlyd, at Øresundslinjens adfærd har været i strid med tilsagnet. Herunder fremhæver Øresundslinjen, at tilsagnet ikke indeholder et specifikt forbud mod ikke at medregne videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i forbindelse med indgåelse af kundeaftaler.
163. Det er styrelsens vurdering, at ordlyden "*direkte eller indirekte*" betyder, at tilsagnet ikke blot indebærer et forbud mod eksplicite begrænsninger af videresalg af billetter men tillige indebærer en forpligtelse til at undlade enhver adfærd, der direkte eller indirekte tilsigter at forhindre videresalg af billetter.
164. Styrelsens vurdering er således, at Øresundslinjens manglende overholdelse af tilsagnet ikke kan tilskrives en uklarhed om tilsagnets betydning.
165. Øresundslinjens bemærkninger giver ikke anledning til, at styrelsen ændrer vurderingen af, hvorvidt Øresundslinjen har handlet i strid med tilsagnet. Styrelsen har dog på baggrund af Øresundslinjens bemærkninger foretaget enkelte tilføjelser og præciseringer i afsnit 4.4

3.6.2.5 Øresundsbroen både forbyder videresalg af billetter og udelukker videresolgte billetter fra beregningen af volumenrabat

166. Øresundslinjen har gjort gældende, at Øresundsbroen forbyder videresalg af billetter og udelukker videresolgte billetter fra beregningen af volumenrabat og påpeger, at det ikke vil være

⁶⁸ Jf. bilag 13, Øresundslinjens hørings svar af 22. april 2025, s. 4-5.

rimeligt at håndhæve tilsagnet således, at Øresundslinjen er afskærmet fra at konkurrere på lige fod med Øresundsbroen.

167. Det er imidlertid styrelsens vurdering, at forhold relateret til Øresundsbroen er uden betydning for styrelsens vurdering af, om Øresundslinjens adfærd er i strid med det bindende tilsagn.⁶⁹ Der vil i givet fald være tale om en anden sag med en anden part.

3.6.3 Der foreligger ikke en samlet og vedvarende overtrædelse af tilsagnet

168. Øresundslinjen anfører i høringssvaret, at der ikke foreligger en "samlet og vedvarende overtrædelse" af tilsagnet, og at en eventuel overtrædelse af tilsagnet har en kortere varighed.
169. Øresundslinjen gør for det første gældende, at den konkurrenceretlige praksis om en "samlet og vedvarende" overtrædelse ikke kan lægges til grund i tilfælde af overtrædelse af bindende tilsagn, da denne praksis er udviklet og primært anvendt i sager om horisontale aftaler.⁷⁰
170. Øresundslinjen gør for det andet gældende, at betingelserne for at statuere en "samlet og vedvarende overtrædelse" ikke er opfyldt, herunder fordi der efter Øresundslinjens opfattelse foreligger adskillige langvarige perioder uden beviser for en overtrædelse af tilsagnet.⁷¹ Øresundslinjen henviser til støtte herfor til Rettens dom i sag T-655/11, *FSL m.fl. mod Kommissionen* og Rettens dom i sag T-240/17, *Campine og Campine Recycling mod Kommissionen*.
171. Styrelsen er enig med Øresundslinjen i, at den konkurrenceretlige praksis om en "samlet og vedvarende overtrædelse" er udviklet i EU retspraksis om horisontale aftaler, den såkaldte "single and continuous infringement"-doktrin.
172. Styrelsen har på baggrund af Øresundslinjens høringssvar justeret visse formuleringer i punkt 255-256 og 328. Styrelsen bemærker, at justeringerne ikke har betydning for styrelsens vurdering af varigheden af den periode, hvor adfærden har fundet sted.
173. Styrelsen vurderer, at der er tale om én samlet overtrædelse, der har fundet sted kontinuerligt igennem perioden fra den 3. december 2015 til den 4. januar 2023.
174. Den retspraksis, som Øresundslinjen henviser til, fører efter styrelsens vurdering ikke til et andet resultat.
175. I T-665/11, *FSL m.fl. mod Kommissionen* fandt Retten, at en der var en periode på 5 måneder, der afbrød kontinuiteten. Afgørelsen omhandlede bananmarkedet, hvor prisforhandlingerne typisk finder sted på ugebasis.⁷² I Rettens dom i sag T-240/17, *Campine og Campine Recycling mod Kommissionen*, fastslog Retten, at overtrædelsesperioden for Campine skulle reduceres, fordi der i to adskilte perioder af 11 måneder ikke forelå tilstrækkeligt bevis for, at Campine deltog aktivt i kartellet.⁷³ Selvom der stadig var dokumentation for kartellets eksistens i disse perioder, adskilte perioderne sig væsentligt fra den øvrige overtrædelsesperiode, hvor eventuelle ophold i kontakten mellem deltagerne maksimalt udgjorde fire og en halv måned.

⁶⁹ Styrelsen har ikke taget stilling til Øresundsbroens adfærd.

⁷⁰ Jf. bilag 13, Øresundslinjens høringssvar af 22. april 2025, s. 6.

⁷¹ Jf. bilag 13, Øresundslinjens høringssvar af 22. april 2025, s. 7-8.

⁷² Rettens dom i sag T-665/11, *FSL m.fl. mod Kommissionen*, præmis 497.

⁷³ Rettens dom i sag T-240/17, *Campine og Campine Recycling mod Kommissionen*, præmis 399-400.

-
176. Fælles for disse afgørelser er, at de vedrørte samlede overtrædelsesperioder af væsentlig kortere varighed end i nærværende sag, og at der var tale om hyppig og regelmæssig kontakt, hvorfor kontaktpauserne i de pågældende sager var tilstrækkelige til at afbryde kontinuiteten.
177. I nærværende sag foregår kontakten typisk én gang årligt, medmindre Øresundslinjen kontakter fragtkunden ved eksempler om videresalg af billetter. Der foreligger således ikke samme grad af løbende og forventelige kontakt i nærværende sag.
178. Styrelsen bemærker hertil, at der i retspraksis findes eksempler på væsentligt længere perioder uden kontakt end i nærværende sag, som ikke er tillagt betydning for overtrædelsens samlede varighed, blandt andet fordi de forskellige aktiviteter har forfulgt samme mål.⁷⁴ I sag C-204/00, *Aalborg Portland afbrød* en periode på 14 måneder ikke kontinuiteten henset til at der var tale om en samlet aftale over flere år. I sag C-105/04, *FEG mod Kommissionen* kunne huller på ca. 27 henholdsvis 36 måneder ikke tillægges betydning, altså væsentligt længere huller end i nærværende sag.
179. Sammenfattende bemærker styrelsen, at Øresundslinjens høringssvar – udover de oven for i punkt 172 nævnte justeringer – ikke giver anledning til ændringer eller tilføjelser eller en ændret vurdering af overtrædelsens varighed.

⁷⁴ Sø- og Handelsrettens dom BS-30903/2021-SHR af 6. maj 2024, Domstolens afgørelse i C-204/00, *Aalborg Portland* og sag C-105/04, *FEG mod Kommissionen*.

4. Vurdering

4.1 Konkurrencelovens § 16 a

180. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har mulighed for at afslutte en håndhævelsessag ved bindende tilsagn uden at have truffet endelig afgørelse om, at der har fundet en overtrædelse sted. Denne mulighed følger af konkurrencelovens § 16 a, stk. 1, hvoraf fremgår:

”§ 16 a. I håndhævelsessager, der indledes med henblik på at træffe en afgørelse om at bringe en overtrædelse af konkurrencelovens § 6 eller § 11 eller EUF-traktatens artikel 101 eller 102 til ophør, kan Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen gøre tilsagn, som en virksomhed eller en virksomhedssammenslutning har afgivet, bindende, hvis tilsagnene imødekommer styrelsens betænkeligheder. Afgørelsen kan gælde for en bestemt periode og skal fastslå, at der ikke længere er grund til, at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen griber ind.”

181. Det er virksomheden, der selv frivilligt formulerer og fremsætter tilsagn. Et bindende tilsagns indhold er ikke begrænset til, hvad der ville være muligt i et påbud efter konkurrencelovens § 16.
182. Styrelsen kan acceptere tilsagn i en sag, hvis styrelsen vurderer, at tilsagnene fjerner de konkurrenceretlige betænkeligheder, og at sagen i øvrigt er egnet til at blive løst med tilsagn. Virksomhedens tilsagn optages herefter som vilkår for afgørelsen og gøres bindende for virksomheden.
183. Det følger af Kommissionens meddelelse af 31. maj 2013, at *”Tilsagnene skal være utvetydige og kunne opfyldes umiddelbart (»self-executing«)*”.⁷⁵
184. Styrelsen har i medfør af konkurrenceloven forskellige beføjelser til at sikre, at det bindende tilsagn bliver overholdt.
185. Efter et tilsagn er gjort bindende, kan en virksomhed, en sammenslutning af virksomheder eller enhver anden juridisk person pålægges en civil bøde, hvis den forsætligt eller uagtsomt undlader at overholde tilsagnet, jf. konkurrencelovens § 23, stk. 1, nr. 4.
186. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen kan således træffe afgørelse om overtrædelse og pålægge en bøde, forudsat at overtrædelsen vurderes at være sket forsætligt eller uagtsomt.
187. Skyldes en virksomheds manglende overholdelse af et bindende tilsagn uklarhed eller uenighed med hensyn til, hvorledes tilsagnet skal opfyldes, kan styrelsen udstede et såkaldt præciserende påbud, for at sikre en rettidig og korrekt opfyldelse af de afgivne tilsagn, efter at tilsagnet er gjort bindende, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 3.⁷⁶
188. Styrelsen kan endvidere tilbagekalde en afgørelse efter konkurrencelovens § 16 a, stk. 1, hvis (i) de faktiske forhold har ændret sig på et for afgørelsen væsentligt punkt, (ii) deltagerne i

⁷⁵ Meddelelse fra Kommissionen om bedste praksis ved behandlingen af konkurrencesager efter artikel 101 og 102 i TEUF, 2011/C 308/06, præmis 128.

⁷⁶ Jf. FT 2004-05, 1. samling, tillæg A, s. 1653 h.sp. samt Bekendtgørelse FT 2020-21, tillæg A, L 116, side 26.

aftalen m.v. handler i strid med afgivne tilsagn, eller (iii) afgørelsen er truffet på grundlag af ufuldstændige, urigtige eller vildledende oplysninger fra deltagerne i aftalen m.v., jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 4.

189. Konkurrencelovens forarbejder giver ikke nærmere fortolkningsbidrag til, hvordan styrelsen bør anvende beføjelserne efter konkurrencelovens § 16 a, stk. 3, eller stk. 4, nr. 2, når en virksomhed har handlet i strid med det bindende tilsagn. Et præciserende påbud, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 3, en tilbagekaldelse af afgørelsen, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 4, eller anvendelsen af en bøde i medfør af konkurrencelovens § 23, stk. 1, nr. 4, bør dog anvendes på baggrund af en almindelig forvaltningsretlig proportionalitets- og væsentlighedsbedømmelse.

4.2 Praksis

190. Der findes begrænset praksis på området om overtrædelse af bindende tilsagn. I det følgende vil Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen gennemgå et uddrag af praksis vedrørende overtrædelse af bindende tilsagn fra Konkurrencerådet, Europa-Kommissionen samt den italienske konkurrencemyndighed.

Klagen over overdragelse af medierettigheder til dansk ligafodbold

191. Konkurrencerådet behandlede i sagen *Klage over overdragelse af medierettigheder til dansk ligafodbold*⁷⁷, hvorvidt Konkurrencerådet har pligt til at gribe ind over for en eventuel tilsidesættelse af et bindende tilsagn,⁷⁸ og om der i sagen var grundlag for et præciserende påbud.⁷⁹
192. Konkurrencerådet fandt, at der var tvivl om, hvorvidt tilsagnet var overtrådt, hvorfor Konkurrencerådet overvejede grundlaget for et præciserende påbud. Konkurrencerådet bemærkede i den forbindelse, at hvis der er tvivl om, hvorvidt et tilsagn er overtrådt, kan der i vurderingen lægges vægt på, om den pågældende handlemåde eller undladelse har resulteret i en tilsidesættelse af de grundlæggende hensyn bag det bindende tilsagn. Ligeledes kan der i vurderingen lægges vægt på, om adfærden er udtryk for en omgåelseshensigt, eller om der i øvrigt kan konstateres skadelige virkninger for konkurrencen.⁸⁰
193. Konkurrencerådet fandt, at der ikke var grundlag for at antage, at der var sket en tilsidesættelse af de grundlæggende hensyn bag tilsagnsaftalen eller at der kunne konstateres skadelige virkninger for konkurrencen. Konkurrencerådet vurderede derfor, at der ikke var grundlag for at udstede et præciserende påbud i sagen.⁸¹

Microsoft - Tying

194. I 2009 afsluttede Kommissionen en sag omkring Microsofts bundling af Internet Explorer med Windows. Sagen blev afsluttet, idet Microsoft afgav bindende tilsagn om at tilbyde Windows-brugere et valg af forskellige webbrowsere gennem en valgskærm.⁸²
195. Kommissionen fandt dog i 2013, at Microsoft ikke havde anvendt valgskærmen til et af sine produkter i en bestemt periode. Microsoft anerkendte, at Microsoft ikke havde overholdt

⁷⁷ Konkurrencerådets afgørelse af den 28. april 2010, *Klage over overdragelse af medierettigheder til dansk ligafodbold*.

⁷⁸ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af den 28. april 2010, *Klage over overdragelse af medierettigheder til dansk ligafodbold*, punkt 90 ff. og afsnit 5.3.4.

⁷⁹ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af den 28. april 2010, *Klage over overdragelse af medierettigheder til dansk ligafodbold*, afsnit 5.3.4.

⁸⁰ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af den 28. april 2010, *Klage over overdragelse af medierettigheder til dansk ligafodbold*.

⁸¹ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af den 28. april 2010, *Klage over overdragelse af medierettigheder til dansk Ligafodbold*, punkt 26.

⁸² Kommissionens afgørelse af 16. december 2009, sag C-3/39.530 *Microsoft (tying)*.

tilsagnet. Kommissionen pålagde Microsoft en bøde for overtrædelsen.⁸³ Afgørelsen indeholder derfor ikke videre fortolkning af tilsagnet.

Sager hos den italienske konkurrencemyndighed

196. Den italienske konkurrencemyndighed ("AGCM") har haft flere sager vedrørende bindende tilsagn.
- » I 2015 pålagde AGCM en bøde til Organizzazione Servizi Marittimi nel Golfo di Napoli for overtrædelse af et bindende tilsagn.⁸⁴
 - » I 2023 indledte AGCM en sag mod SACBO S.p.A. ("SACBO") for ikke at overholde et tilsagn om styring af brændstofdepotet i Orio al Serio Lufthavn. AGCM fandt, at SACBO havde handlet i strid med det bindende tilsagn, som krævede, at forvaltningen af det eksisterende depot skulle tildeles gennem udbud inden en bestemt tidsfrist. SACBO mente, at en overskridelse af fristen ikke var en overtrædelse, da et nyt depot ifølge SACBO skulle være klar til drift førend, at forvaltningen af det eksisterende depot kunne udbydes. AGCM fandt med henvisning til tilsagnets ordlyd og tilsagnet formål om at åbne for konkurrencen, at fristoverskridelsen var en tilsidesættelse af tilsagnet. AGCM pålagde dog ingen sanktion, da SACBO's foranstaltninger ved ACMG's indledning af sagen sikrede overholdelse af tilsagnet, om end forsinket.
197. Der er således sparsomt bidrag fra praksis til, hvad der kan lægges vægt på i vurderingen af, om en adfærd er i strid med et bindende tilsagn. En overvejende del af den foreliggende praksis vedrører tilfælde, hvor der ikke foretages nærmere vurdering af, hvorvidt adfærden er i strid med det afgivne tilsagn, men hvor der umiddelbart konstateres en overtrædelse af det bindende tilsagn.
198. Det kan dog ud fra Konkurrencerådets praksis udledes, at i tvivlstilfælde kan der i vurderingen lægges vægt på tilsagnets formål og hensyn, herunder hvorvidt adfærden er udtryk for en tilsidesættelse af formålet og hensynet bag tilsagnet.
199. På baggrund af ovenstående vil styrelsen i de kommende afsnit vurdere, hvorvidt Øresundslinjen er bundet af tilsagnet afgivet af Scandlines Danmark A/S, jf. afsnit 4.3. Herefter vil styrelsen vurdere det bindende tilsagns indhold og hensigt, jf. afsnit 4.4. Endeligt vil styrelsen vurdere, hvorvidt Øresundslinjen har handlet i strid med det bindende tilsagn, jf. afsnit 4.5.

4.3 Øresundslinjen er bundet af tilsagnet

200. Øresundslinjen er efter Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering bundet af det tilsagn, som oprindeligt blev afgivet af Scandlines Danmark A/S, og som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, jf. konkurrencelovens § 16 a, stk. 1.
201. Det bindende tilsagn omfattede videresalg af billetter på samtlige Scandlines Danmark A/S' daværende færgeruter, herunder færgeruten Helsingør-Helsingborg.⁸⁵
202. Scandlines Danmark A/S stiftede den 8. november 2010 – mindre end to uger efter Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 – separate datterselskaber til hver af sine

⁸³ Kommissionens afgørelse af 31. maj 2013, sag AT.39530 *Microsoft – Tying*.

⁸⁴ AGCMs afgørelse af 28. januar 2015 *Organizzazione Servizi Marittimi Nel Golfo Di Napoli*, sagsnr. I689C.

⁸⁵ Jf. Bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 11.

færgeruter, herunder Øresundslinjen (på daværende tidspunkt Scandlines Helsingør-Helsingborg A/S).⁸⁶

203. Omstruktureringen betød, at Scandlines Danmark A/S' aktiviteter for hver færgerute strukturelt blev adskilt fra Scandlines Danmark A/S og ved en aktivoverdragelse blev overført til hvert af de dertilhørende, nyoprettede datterselskaber.⁸⁷ Scandlines Danmark A/S' aktiviteter forbundet med færgeruten Helsingør-Helsingborg blev i den forbindelse overført til Øresundslinjen.
204. I aktivoverdragelsesaftalen fra 9. december 2010 mellem Scandlines Danmark A/S og Øresundslinjen fremgår det, at Øresundslinjen overtager alle forpligtelser, kundeforhold og krav relateret til den overdragne forretning og aktiviteter for færgeruten Helsingør-Helsingborg.⁸⁸
⁸⁹
205. Overførslen af aktiviteterne fra Scandlines Danmark A/S til Øresundslinjen rejser spørgsmålet, om et selskab bliver bundet af et tilsagn, når selskabet får overført og viderefører de for tilsagnet relevante aktiviteter. Det er ikke udtrykkeligt afklaret i konkurrenceloven, om – og i givet fald under hvilke omstændigheder – dette er tilfældet.
206. En besvarelse af spørgsmålet må således afdækkes ved fortolkning af det relevante hjemmelsgrundlag i medfør af hvilken, der er truffet afgørelse om bindende tilsagn og det pågældende tilsagn.⁹⁰
207. Styrelsen vil i det følgende vurdere den bindende virkning af et tilsagn efter konkurrencelovens § 16 a ved en fortolkning af bestemmelsen og hensynene bag.
208. I nærværende sag vurderer styrelsen alene, om Øresundslinjen er bundet af tilsagnet.

Den bindende virkning af et tilsagn efter konkurrencelovens § 16 a

209. En afgørelse truffet i medfør af konkurrencelovens § 16 a, stk. 1, der gør en virksomheds tilsagn bindende, er en fremadrettet afgørelse, idet afgørelsen angiver, hvad virksomheden fremover skal gøre eller ikke skal gøre med henblik på, at der ikke indledes en sag om

⁸⁶ Selskabet hed på daværende tidspunkt Scandlines Helsingør-Helsingborg A/S. Udover navneskiftet er selskabet sidenhen undergået en række øvrige ændringer, herunder i forhold til selskabsform, personkreds og ejerkreds, jf. nærmere i fodnote 103 nedenfor. Der er tale om det samme selskab med CVR-nr. 33260040. Af hensyn til overskueligheden anvender styrelsen derfor betegnelsen Øresundslinjen om selskabet.

⁸⁷ Jf. Bilag 10, Asset Transfer Agreement af 9. december 2010 mellem Scandlines Danmark A/S og Scandlines Helsingør-Helsingborg A/S.

⁸⁸ Øresundslinjen og Scandlines Danmark A/S indgik i forbindelse med aktivoverdragelsesaftalen en "Shared Service Center Agreement". Denne aftale betød, at Scandlines Danmark A/S solgte billetter på vegne af Øresundslinjen indtil 2015, hvor Øresundslinjen sælges første gang og ikke længere er en del af Scandlines Danmarks A/S.

⁸⁹ Jf. Bilag 10, Asset Transfer Agreement af 9. december 2010 mellem Scandlines Danmark AS og Scandlines Helsingør-Helsingborg A/S, side. 4, punkt 2.2 og 2.3, hvoraf det fremgår:

"With effect from the Closing and subject to Closing, the Buyer shall assume the liabilities and obligations relating to the Acquired Business and the Assets (the "Assumed Liabilities") including but not limited to: (a) any liability towards the Transferred Employees, cf. Clause 11; (b) the Seller's obligations under Business Property and Vessel's; (c) the Seller's obligations under the Contracts, cf. Clause 9; (d) all liabilities for adjustment of VAT (in Danish: "momsreguleringsforpligtelsen") with respect to the transferred Assets, cf. Clause 17.

The Buyer shall assume any claim and any actual or potential liability or obligation of the Seller, related to the Business. [...]"

⁹⁰ Se hertil om tilsvarende problemstillinger i dansk miljøretlig lovgivning: Trenskow, Kim: "Købers indtræden i sælgers miljøretlige retstilling ved virksomhedsoverdragelse", *Ugeskrift for Retsvæsen*, 2003, s. 193.

virksomhedens mulige overtrædelse af konkurrencelovens § 6 eller § 11 eller artikel 101 eller 102 i EUF-Traktaten.⁹¹

210. Virkningen af en afgørelse om bindende tilsagn er, at virksomheden⁹² skal handle i overensstemmelse med de afgivne tilsagn. Dette svarer til, hvis styrelsen havde afsluttet sagen med et påbud til virksomheden om at handle – eller undlade at handle – på en bestemt måde.⁹³
211. Tilsagnsafgørelsen skal imødekomme styrelsens betænkeligheder. Set i forhold til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen vil virkningen af en tilsagnsafgørelse være, at der herefter ikke længere vil være grund til at gribe ind.⁹⁴
212. Styrelsen vil kunne acceptere tilsagn, der bringer den konkurrenceskadelige adfærd til ophør, og som skaber eller genopretter en effektiv konkurrence, eller som på anden måde opfylder konkurrencelovens formål om at fremme en effektiv samfundsmæssig ressourceanvendelse gennem virksom konkurrence.⁹⁵
213. Hensynene bag en tilsagnsafgørelse er, at et bindende tilsagn er en ressourcebesparende og fleksibel måde at afslutte en sag på, både for virksomhederne og for styrelsen. Tilsagn har herudover den fordel, at virksomhederne inddrages aktivt og herved medvirker til løsningen af styrelsens betænkeligheder.⁹⁶
214. Det er i sagens natur afgørende for tilsagnets virkning og hensynene bag, at tilsagnet er bindende for virksomheden.
215. Styrelsen vurderer på baggrund af hensynene bag konkurrencelovens § 16 a, stk. 1 – herunder hensynet til at kunne opnå ressourcebesparelser ved at afslutte sager med tilsagn – at en overdragelse af de for et tilsagn relevante aktiviteter til et andet selskab, afhængigt af de konkrete omstændigheder, kan føre til at dette andet selskab bliver bundet af tilsagnet. Dette gælder navnlig, når der – som i nærværende sag – er økonomisk og funktionel kontinuitet mellem den overtagne aktivitet og den fortsatte drift i det eller de selskaber, som aktiviteterne overdrages til, herunder når overdragelsen finder sted mellem to selskaber inden for samme koncern.
216. Hvis det ikke var tilfældet ville der opstå væsentlig risiko for omgåelse, idet et simpelt ejerskifte kunne bruges til at undgå overholdelsen af et bindende tilsagn. Derudover kunne virksomheder inden for en koncern let vanskeliggøre styrelsens mulighed for effektivt at håndhæve tilsagn ved at omstrukturere deres aktiviteter internt i koncernen. Dette strider imod hensynene bag konkurrencelovens § 16 a, idet styrelsen i så fald ville være nødsaget til at indlede en ny sag om overtrædelse af konkurrencelovens § 6 eller § 11 eller EUF-Traktatens artikel 101 eller 102 – i næverende muligvis allerede få uger efter vedtagelsen af tilsagnet som følge af Scandlines' koncerninterne omstrukturering af sine aktiviteter.
217. I det konkrete tilfælde er tilsagnet afgivet af Scandlines Danmark A/S. Af tilsagnets ordlyd fremgår, at "*Scandlines forpligter sig endvidere til, hverken direkte eller indirekte at forhindre videresalg*".
218. Det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, at tilsagnet tog udgangspunkt i, at Scandlines Danmark A/S' økonomiske aktiviteter på et marked blev afgrænset til de

⁹¹ Jf. FT 2020-21, tillæg A, L 116, side 80.

⁹² Hvor der her fremgår "virksomhed" skal også læses "eller virksomhedssammenslutning", der her af hensyn til læsning er udeladt.

⁹³ Jf. FT 2020-21, tillæg A, L 116, side 81.

⁹⁴ Jf. FT 2020-21, tillæg A, L 116, side 81.

⁹⁵ Jf. FT 2020-21, tillæg A, L 116, side 80.

⁹⁶ Jf. FT 2020-21, tillæg A, L 116, side 81.

enkelte færgeruter (point-to-point ruter), dvs. Helsingør-Helsingborg, Rødby-Putarden og Gedser-Rostock.⁹⁷ Tilsagnet om ikke at forhindre videresalg af billetter angår derfor hver af de nævnte færgeruter, der som udgangspunkt blev anset for at udgøre separate relevante markeder. Det må følgelig lægges til grund, at tilsagnet er udformet med henblik på at finde anvendelse på billetsalg vedrørende samtlige af de tre færgeruter, herunder færgeruten Helsingør-Helsingborg.

219. Afgørelsen vedrører derfor de økonomiske aktiviteter – nærmere bestemt transport af gods på færgeruterne Helsingør-Helsingborg, Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock.⁹⁸
220. Af afgørelsen fremgår i øvrigt ”Efter drøftelser med styrelsen, har Scandlines tilbudt at afgive tilsagn til imødegåelse af styrelsens betænkeligheder. Scandlines vil således fjerne forbuddet mod videresalg fra deres forretningsbetingelser og standardkontrakt, ligesom Scandlines fortsat vil afholde sig fra at udøve et forbud mod videresalg af Scandlines’ færgebilletter.”⁹⁹
221. Som begrundelse for accept af tilsagnet anførte styrelsen i tilsagnsafgørelsen, at tilsagnsløsningen medførte, ”at der opnås et resultat, som har samme virkning på konkurrencen, som hvis der var gennemført en omfattende undersøgelse af klagen, som resulterede i, at der var grundlag for et påbud [...]”¹⁰⁰ – både på det bredest og snævrere mulige marked.¹⁰¹
222. En flytning af aktiviteterne fra et selskab til et andet inden for en koncern ændrer således ikke på styrelsens betænkeligheder, da disse, som det fremgår af Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, netop knytter sig til de enkelte færgeruter.
223. Når en virksomhed frivilligt har afgivet og udformet et tilsagn, er det i øvrigt ikke foreneligt med tilsagnsordningens formål, at virksomheden efterfølgende vil kunne undslippe sine forpligtelser gennem interne omstruktureringer. Det har åbenlyst ikke været tilsigtet, at Scandlines Danmark A/S kunne undgå bindingen ved blot at overføre en del af virksomheden – som tilsagnet blandt andet relaterer sig til – til et nyoprettet helejet datterselskab (Øresundslinjen) efter afgivelse af bindende tilsagn.
224. Styrelsen vurderer således på baggrund af en konkret fortolkning af tilsagnet og omstændighederne i sagen, at tilsagnet har bindende virkning for Øresundslinjen.
225. En anvendelse af principperne fra doktrinen om det EU-retlige virksomhedsbegreb fører i øvrigt til samme konklusion, nemlig at Øresundslinjen er bundet af tilsagnet i nærværende sag. Efter stiftelsen af Øresundslinjen den 8. november 2010 videreførte selskabet således de for tilsagnet relevante forretningsmæssige og økonomiske aktiviteter, som Scandlines Danmark A/S tidligere udøvede, da tilsagnet blev vedtaget. I perioden efter den 8. november 2010 var der hermed økonomisk og funktionel kontinuitet mellem den forudgående virksomhed i Scandlines Danmark A/S for så vidt angår færgeruten Helsingør-Helsingborg og den efterfølgende virksomhed i regi af Øresundslinjen.¹⁰²

⁹⁷ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines’ forbud mod videresalg*, punkt 19.

⁹⁸ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines’ forbud mod videresalg*, 57.

⁹⁹ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines’ forbud mod videresalg*, punkt 20.

¹⁰⁰ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines’ forbud mod videresalg*, punkt 12.

¹⁰¹ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines’ forbud mod videresalg*, punkt 67.

¹⁰² Se bl.a. EU-Domstolens dom af 7. januar 2004 i forenede sager C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P og C-219/00 P, Aalborg Portland m.fl. mod Kommissionen, præmis 355-359, samt dom af 18. december 2014 i sag C-434/13 P, Kommissionen mod Parker-Hannifin Corp. m.fl.

226. Øresundslinjen er efter den koncerninterne omstrukturering den 8. november 2010 undergået en række øvrige ændringer.¹⁰³ Der er blandt andet sket ændringer i ejerkreds ved aktieoverdragelse, ændringer i selskabsform og personkreds, ligesom der er sket flere navneændringer, hvorefter selskabet i dag hedder Øresundslinjen Helsingør ApS og er ejet af kapitalfonden EQT Infrastructure V.¹⁰⁴ Selskabet har fortsat samme CVR-nr. 33260040.
227. I forhold til ændringer i ejerkredsen, som konkret er sket for Øresundslinjen gennem aktieoverdragelse til First Sentier Investors i 2015 og efterfølgende overdragelse til EQT Infrastructure V i 2023 bemærker styrelsens, at ved en aktieoverdragelse indtræder køber i sælgers retsstilling som ejer af målvirksomheden, mens målselskabet som udgangspunkt lades juridisk uberørt.¹⁰⁵ At der er sket aktieoverdragelser af Øresundslinjen ændrer således ikke på, hvorvidt Øresundslinjen er bundet af tilsagnet.
228. I forhold til ændringer i selskabsformen og navneændringer, er det styrelsens vurdering, at dette ikke er af betydning for hvorvidt Øresundslinjen er bundet af tilsagnet. Øresundslinjen er, således efter styrelsens vurdering, fortsat bundet af tilsagnet, selvom der er sket ændringer i selskabsformen og foretaget en række navneændringer.¹⁰⁶
229. De efterfølgende ændringer i Øresundslinjens navn mv. ændrer dermed ikke på, at selskabet er bundet af tilsagnet i nærværende sag.
230. Det er samlet styrelsens vurdering, baseret på en konkret fortolkning af konkurrencelovens § 16 a og hensynene bag bestemmelsen samt det relevante tilsagn, at Øresundslinjen uanset de retlige, strukturelle og organisatoriske ændringer er bundet af tilsagnet og effektivt skal efterleve det. Det er endvidere styrelsens vurdering, at ændringerne i Øresundslinjens navn, ejerkreds mv. ikke ændrer på dette.

Øresundslinjens bemærkninger

231. Øresundslinjen har i forbindelse med styrelsens høring over meddelelse om betænkeligheder anført, at Øresundslinjen ikke var blevet gjort bekendt med tilsagnet af de tidligere ejere, og at den nuværende ledelse i Øresundslinjen heller ikke har været bekendt med, at tilsagnet muligvis bandt Øresundslinjen forud for december 2022, hvor Øresundslinjen søgte advokatbistand hos [advokatvirksomhed].¹⁰⁷
232. Styrelsen er enig i, at Øresundslinjen i hvert fald har haft kendskab til tilsagnet i december 2022.¹⁰⁸ Styrelsen bemærker dog samtidig, at det af materialet fremgår, at Øresundslinjen

¹⁰³ I 2015 opkøbte First Sentier Investors (nu Igneo) selskaberne forbundet med færgeruten Helsingør- og Helsingborg af Scandlines Danmark A/S og Stena Line Holding AB, og samlede disse selskaber under selskabet Forsea AB, herunder Scandlines Helsingør-Helsingborg A/S, som desuden ligeledes i 2015 blev omdannet til et anpartsselskab og skiftede navn til HH FERRIES HELSINGØR ApS. I 2019 skiftede HH FERRIES HELSINGØR ApS igen navn, nu til FORSEA Helsingør ApS, hvorefter alle selskaberne som Igneo købte blev samlet under et fælles svensk holdingselskab, ForSea AB. Senest blev ForSea AB, herunder FORSEA Helsingør ApS, solgt via aktieoverdragelse til EQT Infrastructure V i januar 2023, hvorefter FORSEA Helsingør ApS i september 2023 skiftede navn til Øresundslinjen Helsingør ApS.

¹⁰⁴ Jf. Bilag 7, Oplysninger fra Øresundslinjen af 11. juni 2024 og <https://virk.dk/>.

¹⁰⁵ Jf. Johannes Egholm og Christian Lundgren: *Køb og salg af virksomheder*, 2014, 5. udgave, København, Nyt juridisk forlag, s. 65.

¹⁰⁶ Samme principper vedrørende ændringer af selskabsform og/eller navneændringer er anført i bemærkningerne til konkurrencelovens § 23, jf. FT 2020-21, tillæg A, L 116, side 115.

¹⁰⁷ Jf. Bilag 5, Øresundslinjens bemærkninger til meddelelsen om betænkeligheder af 25. april 2024, punkt 3.6., bilag 7, Oplysninger fra Øresundslinjen af 11. juni 2024 og bilag 4, E-mail af 16. januar 2023 fra [advokatvirksomhed].

¹⁰⁸ Jf. Bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 2.

allerede i 2016 internt delte Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, hvorfor virksomheden også allerede på dette tidspunkt havde kendskab til det.¹⁰⁹

233. Styrelsen bemærker yderligere, at Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010¹¹⁰ er offentligt tilgængelig. En afgørelse, der er offentliggjort, udgør offentligt tilgængelige oplysninger, som den virksomhed, tilsagnet vedrører, og mulige efterfølgende erhververe har mulighed for at kende og efterleve. Det er endvidere sædvanlig praksis i virksomhedsoverdragelser, at både købere og sælgere sikrer sig, at de har kendskab til de relevante oplysninger om eventuelle forpligtelser, herunder ved at undersøge relevante kilder til sådanne, eksempelvis tingbøger og relevante myndigheders hjemmesider. En manglende eller mangelfuld undersøgelse heraf giver ikke anledning til, at sådanne forpligtelser kan bestrides.
234. Hvorvidt og hvornår Øresundslinjen har været bekendt med tilsagnet har således ikke betydning for, om Øresundslinjen er bundet af det bindende tilsagn, eller hvorvidt Øresundslinjen har tilsidesat det bindende tilsagn. Styrelsen finder således ikke anledning til at ændre sin vurdering på baggrund af Øresundslinjens bemærkninger om Øresundslinjens kendskab til tilsagnet, idet det dog bemærkes, at Øresundslinjens bemærkninger eventuelt vil kunne inddrages under en eventuel bødesag.

4.4 Tilsagnets indhold og hensigt

235. Scandlines Danmark A/S har afgivet følgende tilsagn, som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 i medfør af konkurrencelovens § 16 a, stk. 1:

"Scandlines forpligter sig til, at fjerne et forbud mod videresalg fra deres forretningsbetingelser.

Scandlines forpligter sig endvidere til, hverken direkte eller indirekte at forhindre videresalg.

Scandlines forpligter sig endeligt til, i forbindelse med indgåelse af årsaftaler for 2011 med rederiets kunder, at informere disse om ændringen af rederiets forretningsbetingelser i form af ophævelse af forbuddet mod videresalg."¹¹¹ [Styrelsens understregning].

236. Tilsagnet er afgivet af Scandlines Danmark A/S for at fjerne Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens betænkeligheder vedrørende et forbud mod videresalg af billetter på Scandlines Danmark A/S' færgeruter, herunder færgeruten Helsingør-Helsingborg.
237. Konkurrencerådet konkluderede, at den potentielle overtrædelse kunne betyde, at:

"Scandlines' forbud mod videresalg hindrer mindre aktører i at opnå fordelagtige rabatter, idet en aktør, der ikke selv har volumen nok til at opnå de højeste rabatter, afskæres fra at indgå i et indkøbssamarbejde med andre mindre aktører. Et sådant samarbejde vil kunne øge de mindre aktørers konkurrenceevne i forhold til de store aktører, der kan opnå de højeste rabatter. Mindre vognmænd vil derfor have sværere ved at konkurrere med større aktører, der kan opnå en stor rabat i kraft af deres egne

¹⁰⁹ Jf. Bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 22 og 23.

¹¹⁰ Jf. Bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*.

¹¹¹ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 15.

*indkøb. Dette vil være skadeligt for konkurrencen og i sidste ende for forbrugerne.*¹¹²
[Styrelsens understregning].

238. Tilsagnet skal således fjerne en hindring i forhold til videresalg af billetter. En sådan forhindring afskærer blandt andet mindre fragtkunder fra muligheden for at indgå indkøbssamarbejder med andre fragtkunder og på den måde sammen indkøbe til lavere priser, end fragtkunderne enkeltvis vil have mulighed for at opnå hos Scandlines Danmark A/S.
239. Hvis ikke det er muligt for fragtkunder at indgå indkøbssamarbejder med andre fragtkunder, vil mindre fragtkunder have sværere ved at konkurrere med større fragtkunder. Forhindringen af videresalg af billetter kan således være skadelig for konkurrencen mellem fragtkunder og i sidste ende til skade for forbrugerne.¹¹³
240. Tilsagnet, der blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, skal for Øresundslinjen, som efter styrelsens vurdering i dag er bundet af tilsagnet, jf. afsnit 4.3, ses som en instruks om, hvordan Øresundslinjen må og ikke må handle, jf. punkt 209.
241. Tilsagnet betyder efter styrelsens vurdering, at Øresundslinjen ikke må have en adfærd over for den enkelte fragtkunde, der direkte eller indirekte tilsigter, at fragtkunden helt eller delvist ophører med videresalg af billetter. Tilsagnet betyder efter styrelsens vurdering tillige, at Øresundslinjen ikke må anvende mindre gunstige vilkår ved salg af billetter til videresalg eller over for fragtkunder, fordi de videresælger billetter eller påtænker at videresælge billetter.
242. Tilsagnet indebærer således, at Øresundslinjen eksempelvis ikke må:
- » opfordre fragtkunden til helt eller delvist at ophøre med at videresælge billetter,
 - » tilskynde fragtkunden til helt eller delvist ikke at videresælge billetter,
 - » forringe vilkår eller true med forringelse af vilkår for fragtkunden, fx gennem prisstigninger, fordi fragtkunden videresælger billetter,
 - » forbedre vilkår eller give løfter om forbedring af vilkår for fragtkunden, fx gennem prisreduktioner, fordi fragtkunden har tilkendegivet, at fragtkunden helt eller delvist vil ophøre med at videresælge billetter, *eller*
 - » undlade at medregne videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i kundeaftalen, fordi fragtkunden videresælger billetter.
243. Tilsagnet skal efter styrelsens vurdering ikke fortolkes således, at Øresundslinjen er forpligtet til at skabe eller fremme incitamenter til videresalg af billetter.
244. Øresundslinjen har over for styrelsen gjort gældende, at det ikke er klart ud fra tilsagnets ordlyd, at Øresundslinjens adfærd har været i strid med tilsagnet. Øresundslinjen fremhæver, at tilsagnet ikke indeholder et specifikt forbud mod ikke at medregne videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i forbindelse med indgåelse af kundeaftaler.
245. Det er styrelsens vurdering at ordlyden "*direkte eller indirekte*" betyder, at tilsagnet ikke kun indebærer et forbud mod eksplicite begrænsninger af videresalg af billetter, men også en forpligtelse til at undlade enhver adfærd, der direkte eller indirekte tilsigter at forhindre videresalg af billetter.
246. I forhold til spørgsmålet om, hvorvidt det er i strid med tilsagnet at undlade at medregne videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i kundeaftalerne, er det afgørende for vurderingen heraf, om Øresundslinjens adfærd i den konkrete situation direkte eller indirekte har

¹¹² Jf. bilag 6, Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 5.

¹¹³ Jf. Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, *Scandlines' forbud mod videresalg*, punkt 5.

tilsigtet at forhindre videresalg. Det kan eksempelvis være tilfældet, hvis unkladelsen sker, *fordi* fragtkunden videresælger billetter eller påtænker at videresælge billetter. En sådan adfærd vil efter styrelsens vurdering udgøre en indirekte forhindring af videresalg af billetter. Dette vil derfor udgøre en tilsidesættelse af tilsagnets forpligtigelse om at undlade enhver adfærd, der direkte eller indirekte tilsigter at forhindre videresalg af billetter, jf. punkt 241.

4.5 Øresundslinjen har handlet i strid med det bindende tilsagn

247. I det følgende foretages en gennemgang af de væsentligste dele af materialet i sagen, beskrevet i afsnit 3.5, med henblik på at vurdere, om Øresundslinjen har handlet i strid med det tilsagn, som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010.
 248. Materialet i sagen vedrører først og fremmest korrespondancer i perioderne op til eller under Øresundslinjens årlige forhandlinger med fragtkunder om kundeaftaler. Materialet vedrører herudover korrespondancer i mellemliggende perioder, som dog i de fleste tilfælde tager udgangspunkt i drøftelser, der har fundet sted under de årlige forhandlinger af kundeaftalerne. Korrespondancerne omhandler generelt fragtkundernes videresalg af billetter.
 249. Materialet i sagen er hovedsageligt korrespondance mellem Øresundslinjen og to store fragtkunder. Det drejer sig om DSV henholdsvis HCS. Sidstnævnte varetager korrespondancen med Øresundslinjen på vegne af indkøbssamarbejdet Partner-Logistic. At materialet hovedsageligt er korrespondance mellem Øresundslinjen og DSV henholdsvis Partner-Logistic skyldes formentlig, at disse fragtkunder køber et væsentlig antal billetter hos Øresundslinjen, hvilket giver DSV henholdsvis Partner-Logistic mulighed for at opnå bedre priser end øvrige fragtkunder.
 250. De bedre priser, som DSV og Partner-Logistic kan opnå, kan gøre det fordelagtigt for mindre fragtkunder at købe billetter gennem DSV eller Partner-Logistic. Det er derfor Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens forståelse, at det er særligt relevant for Øresundslinjen at forhindre DSV og Partner-Logistics videresalg af billetter.
 251. Styrelsen vil i vurderingen af, om Øresundslinjen har handlet i strid med tilsagnet, tage udgangspunkt i og gennemgå Øresundslinjens adfærd over for DSV henholdsvis Partner-Logistic. I de følgende afsnit gennemgår styrelsen materiale vedrørende DSV og Partner-Logistic separat.
 252. Øresundslinjen har ifølge sagens materiale haft løbende kontakt med begge fragtkunder vedrørende deres videresalg af billetter. Hensigten med denne kontakt har været at forhindre fragtkundernes videresalg af billetter eller en forøgelse heraf. Øresundslinjen har vedvarende henvendt sig til DSV og Partner-Logistic vedrørende deres videresalg af billetter både under de årlige forhandlinger om kundeaftaler og i tilfælde, hvor Øresundslinjen er blevet opmærksom på, at fragtkunderne videresælger billetter.
 253. I den forbindelse er der eksempler på, at Øresundslinjen over for DSV og Partner-Logistic opfordrer virksomhederne til at ophøre med videresalg af billetter. Dette er sket ved at gøre DSV henholdsvis Partner-Logistic opmærksom på, at videresalg af billetter har en negativ indvirkning på virksomhedernes priser på billetter i deres respektive kundeaftaler med Øresundslinjen.
 254. Øresundslinjen opfordrer i visse tilfælde til, at videresalg af billetter ikke bør finde sted til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder. Øresundslinjen tilbyder i andre tilfælde bedre priser i kundeaftalen, hvis DSV henholdsvis Partner-Logistic ophører med videresalg af billetter – enten generelt eller til specifikke kunder. Øresundslinjen har desuden en adfærd, hvor Øresundslinjen ikke medregner billetter i beregningen af volumenrabatten i kundeaftalen for Partner-Logistic på baggrund af deres videresalg af billetter. Øresundslinjen tilskynder således med sin adfærd fragtkunderne til ikke at videresælge billetter.
-

255. Øresundslinjens gentagne opfordringer og indskærpelser til sine fragtkunder sker efter styrelsens vurdering med henblik på, at fragtkunder ophører med videresalg af billetter, og forfølger efter styrelsens vurdering ét samlet mål om at forhindre videresalg af billetter eller en forøgelse heraf, og udgør én samlet overtrædelse af det bindende tilsagn.
256. Styrelsen vurderer på baggrund af materialet i sagen, at Øresundslinjens adfærd som minimum har fundet sted kontinuerligt i perioden fra 3. december 2015 til 4. januar 2023.

4.5.1 Øresundslinjen tilsigter at forhindre DSV's videresalg af billetter

257. I det følgende gennemgås materiale i relation til DSV. Materialet gennemgås kronologisk.
258. I 2015 indskærper Øresundslinjen over for DSV, at videresalg af billetter vil påvirke udfaldet af forhandlingerne om kundeaftalen, herunder priser i kundeaftalen, jf. punkt 62.
259. Det fremgår efter styrelsens vurdering af en e-mailkorrespondance mellem Øresundslinjen og DSV i perioden fra den 3. til 8. december 2015. Øresundslinjen formoder, at DSV videresælger billetter til en af Øresundslinjens øvrige fragtkunder.
260. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender således den 3. december 2015 følgende e-mail til [ledende medarbejder 2] i DSV, [xxx]:

"Hej [xxx], som aftalt får du hermed lige en mail.

Som vi talte om på vort møde i Horsens d. 9. november, forventede I - med organisk vækst - at kunne fastholde vækstraterne, som I har præsteret i 2015. Forudsætningen for det oplæg, jeg derefter gav jer, var dermed tilstede, idet vi tilbyder stort set uændrede vilkår for 2016, uagtet at vore priser vil være svagt stigende.

Jeg har fået en henvendelse fra en anden kunde, som er blevet tilbudt at købe billetter, der prismæssigt ligger tæt på jeres nettorater. I sagens natur er antallet af udbydere, som kan tilbyde i dette niveau ganske snævert.

Jeg vil lige nævne, at jeg ikke har dokumentation i form af skriftligt materiale.

Vi kan ikke forhindre denne praksis. Blot vil jeg gerne pointere, at vi netop nævnte på vort møde, at vi så det som en væsentlig forudsætning for prisoplægget, at den øgede volumen vi talte om for 2016, skulle være ny volumen i HH-regi. [i dag Øresundslinjen]

Jeg ser frem til at høre fra dig."¹¹⁴ [Styrelsens indsætning].

261. Øresundslinjen tilskynder efter styrelsens vurdering DSV til ikke at videresælge billetter til fragtkunder, som allerede indkøber billetter hos Øresundslinjen. Dette gør Øresundslinjen ved at fremhæve, at forudsætningen for den aftalte pris for 2016 er, at DSV ikke har et øget videresalg af billetter til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen.
262. [Ledende medarbejder 2] i DSV, [xxx], sender, som svar på e-mailen fra Øresundslinjen, en e-mail til Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], den 8. december 2015:

"Hej [xxx]

¹¹⁴ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 1.

Jeg har været en tur rundt i organisationen og synderen har ikke meldt sig.... desværre.

Budskabet er dog blevet spredt og vi er IKKE er færgeselskab med salg af overfarer. Vi vil dog fastholde at konkurrenter der transportere gods i vores regning også sejle i vores kredit, da det giver et rigtigt billede af vores samlede tonnage.

*[...]*¹¹⁵

263. Øresundslinjens henvendelse til DSV fører således til, at DSV vender tilbage til Øresundslinjen med et svar om, at DSV ophører med videresalg af billetter.
264. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], svarer dagen efter og tilkendegiver, at Øresundslinjen er tilfreds med, at DSV ophører med at videresælge billetter, jf. punkt 64.
265. Øresundslinjen og DSV aftaler således ifølge denne korrespondance, at DSV ophører med videresalg af billetter. Dette er efter styrelsens vurdering en direkte konsekvens af Øresundslinjens henvendelse til DSV.
266. I 2017 drøfter Øresundslinjen og DSV igen videresalg af billetter, nu som en del af forhandlingerne om kundeaftalen for 2018. Øresundslinjen oplyser i den sammenhæng, at DSV's videresalg af billetter har betydning for de priser, som vil være gældende for kundeaftalen for 2018 med Øresundslinjen, jf. punkt 67-70.
267. På baggrund af den tidligere korrespondance mellem Øresundslinjen og DSV i forbindelse med forhandlingerne for kundeaftalen for 2016 er det styrelsens vurdering, at det er en underliggende forudsætning for korrespondancen i 2017, at Øresundslinjen tilskynder DSV til ikke at videresælge billetter til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen. Det er således ikke nødvendigt for Øresundslinjen eksplicit at forklare forudsætningen for prisoplægget i forbindelse med forhandlingerne om kundeaftalen for 2018.
268. Øresundslinjens adfærd i forbindelse med forhandlingerne af kundeaftalen for 2018 tilskynder således DSV til ikke at videresælge billetter til fragtkunder, som allerede indkøber billetter hos Øresundslinjen.
269. I 2019 bliver Øresundslinjen opmærksom på, at DSV videresælger billetter til fragtvirksomheden [fragtvirksomhed 2]. I nedenstående e-mail kontakter Øresundslinjen DSV med det sigte at få DSV's videresalg af billetter til at ophøre.
270. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 8. april 2019 i en e-mail til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

"Tilsyneladende er det på jeres konto [xxx] hos os der nu sælges billetter til [fragtvirksomhed 2]. [...]

Det glæder mig, at vi er enige om, at det bør ophøre.

*[...]*¹¹⁶

271. Øresundslinjen opfordrer herefter gentagne gange til, at DSV skal ophøre med at videresælge billetter til [fragtvirksomhed 2]. Det fremgår af den efterfølgende e-mailkorrespondance mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], og [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx], i

¹¹⁵ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 1.

¹¹⁶ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 7.

perioden den 3. juli til 30. august 2019, jf. punkt 81-85. Det fremgår af e-mailkorrespondancen, at DSV efterkommer Øresundslinjens opfordring om at ophøre med at videresælge billetter til [fragtvirksomhed 2], jf. punkt 84. Øresundslinjen tilsigter således med adfærden, at DSV skal ophøre med videresalg af billetter eller dele heraf.

272. I mellemtiden skriver Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], den 1. maj 2019 en e-mail internt til [medarbejder 2] i Øresundslinjen, [xxx]:

"[xxx], DSV har lovet at sætte prop i salg til [fragtvirksomhed 2], jeg har statusmøde med dem om et par uger, så finder jeg ud af, hvorfor der ikke er sket noget endnu...[...]"¹¹⁷

273. Øresundslinjen inddrager DSV's videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2] efterfølgende i forhandlingerne om kundeaftalen for 2020, hvilket gennemgås i de følgende punkter.

274. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 15. november 2019 en e-mail til [ledende medarbejder 1], [xxx], og [ledende medarbejder 3], [xxx], i DSV:

"For 2020 vil vi imidlertid gerne ud over dette arrangement, og vil ydermere tilbyde, at sænke jeres basisvolumen med den volumen som [fragtvirksomhed 2] kommer at tilføre i 2019 uden det rykker ved priserne. Dvs. hvis [fragtvirksomhed 2] har [xxx] overfarter, og vi kan finde en ordning, hvor disse ikke længere sælges gennem jer, så reducerer vi jeres volumen fra [xxx] til [xxx] med samme pris som vi har vedlagt i tilbuddet.

Jeg ser frem til at høre fra jer."¹¹⁸ [Styrelsens understregning].

275. Øresundslinjen tilbyder således DSV, at DSV kan bibeholde sin pris fra tidligere års kundeaftale under forudsætning af, at DSV ophører med at videresælge billetter til [fragtvirksomhed 2].
276. Øresundslinjen tilskynder således DSV til at undlade videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2] ved at tilbyde DSV en fastholdelse af de nuværende vilkår, forudsat at DSV erklærer sig villig til at ophøre med at videresælge billetter til [fragtvirksomhed 2].
277. Øresundslinjens adfærd forhindrer dermed [fragtvirksomhed 2] i at købe billetter hos DSV. Dette medfører sandsynligvis, at [fragtvirksomhed 2] tvinges til at forhandle direkte med Øresundslinjen, hvilket kan resultere i, at [fragtvirksomhed 2] må betale en højere pris for billetterne.
278. Øresundslinjen bliver i 2021 opmærksom på, at DSV videresælger billetter til [fragtvirksomhed 7]. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], sender den 11. maj 2021 en e-mail til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx]:

"[...]"

Tilsyneladende sælger I billetter til [fragtvirksomhed 7]. Ikke mange men alligevel. Nu har [fragtvirksomhed 7] købt [fragtvirksomhed 1], hvor [fragtvirksomhed 1] jo er vores kunde..

Nu bliver vi så presset, fordi de kan købe vore overfarter meget billigere hos jer.

¹¹⁷ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 10.

¹¹⁸ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 11.

Jeg tror ikke jeg behøver argumentere overfor dig. Jeg tror vi er enige om, at jeres billige overfarter er til jer – og ikke til videresalg.

[...] ¹¹⁹ [Styrelsens understregning].

279. I e-mailen gør Øresundslinjen DSV opmærksom på, at Øresundslinjen er bekendt med, at DSV videresælger billetter. Øresundslinjen udtrykker samtidig bekymring for, om DSV vil øge videresalg af billetter som følge af [fragtvirksomhed 7's] opkøb af [fragtvirksomhed 1]. Øresundslinjen understreger hertil, at de priser, som DSV har opnået gennem forhandlingerne om kundeaftalen, er beregnet til DSV og ikke til videresalg.
280. Øresundslinjen tilsigter således med den ovenstående korrespondance, at DSV ophører med videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 7]. Øresundslinjens adfærd tilskynder endvidere DSV til at ophøre med at videresælge billetter til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder. Dette sker med en underliggende trussel om, at de billige billetter kun er tiltænkt DSV's eget brug, og at videresalg derfor vil føre til en højere pris.
281. I forbindelse med korrespondancen mellem Øresundslinjen og DSV er der ligeledes en intern e-mailkorrespondance, hvoraf det fremgår, at Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx] søger at opnå kendskab til omfanget af DSV's videresalg af billetter. Som opfølgning på en e-mail fra Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], svarer [medarbejder 2] i Øresundslinjen, [xxx], den 12. maj 2021:

"Hej [xxx],

Jeg har fået [xxx] til at hjælpe og hun har trukket vedhæftede lister. Der er ikke en helt tydelig smoking gun, når jeg fik oplyst der var tale om op til [xxx] enheder, og øvelsen er ret tung idet der skal krydstjekkes og det er jo ikke alle bookinger hvorpå det fremgår hvem carrier er.. men sandsynligheden for at det er [fragtvirksomhed 7] der har købt billetter fra DSV er ret høj. Som du kan se fremgår de i hvert fald på en del bookinger, på DSV's kundens [xxx]." ¹²⁰

282. Øresundslinjen søger således at opnå kendskab til størrelsen af DSV's videresalg til [fragtvirksomhed 7] for at kunne anvende dette i dialogen med DSV.
283. Den 2. januar 2023 henvender Øresundslinjen sig endnu engang til DSV vedrørende videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2]. Af e-mailen sendt til [ledende medarbejder 3] i DSV, [xxx], fra Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], fremgår:

"Hej [xxx] – Godt nytår!

[...]

Vi kan konstatere, at [fragtvirksomhed 2] kører stadig på jeres konto.

F.eks. bil nr. [xxx] som er booket og overført i dag på jeres kto. [xxx]. Ligeledes bilnr. [xxx] også i dag.

¹¹⁹ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 15.

¹²⁰ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 16.

Mvh. [xxx]¹²¹

284. Øresundslinjen tilsigter med den ovenstående e-mail at forhindre DSV's videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2] ved at gøre DSV opmærksom på, at Øresundslinjen har kendskab til, at DSV videresælger billetter til [fragtvirksomhed 2].
285. DSV besvarer e-mailen den 4. januar 2023 og forsikrer Øresundslinjen om, at videresalget af billetter til [fragtvirksomhed 2] ophører:

"Hej [xxx]

[...]

Jeg har lige haft fat i ørerne på rette vedkommende og de forsikrer mig for at dette ophører straks. [Fragtvirksomhed 2] er informeret omkring dette også.

Obs på at [fragtvirksomhed 2] har noget kørsel for DSV (primært transit SE-DE og DE-SE) som gør at I stadig vil se dem med enkelte DSV-ref numre. Men så er det med "DSV-gods" i tankene/på ladet."¹²²

286. Samme dag som DSV bekræfter overfor Øresundslinjen, at DSV ophører med videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2], skriver [ledende medarbejder] i [fragtvirksomhed 2], [xxx], den 4. januar 2023, en e-mail til Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx]:

"Hej [xxx],

Godt nytår.

I har tydeligvis skruet bissen på overfor min samarbejdspartner ift. overfarterne.

Kan jeg stadigvæk benytte mit gamle aftale nummer = [xxx] indtil jeg finder en holdbar løsning på, hvorledes vi driver vores forretning bedst mulig ud fra et konkurrencemæssigt perspektiv?

/ [xxx]¹²³

287. Som opfølgning på e-mailen svarer Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx]:

"Hej [xxx], godt nytår retur.

Naturligvis kan du det.

Vi skruer ikke bissen på overfor nogen. Men vi belønner gerne loyalt samarbejde.

Vi laver også gerne en ny aftale med [fragtvirksomhed 2].

Mvh. [xxx]¹²⁴

¹²¹ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 24.

¹²³ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 25.

¹²⁴ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 25.

288. Hvortil [ledende medarbejder] i [fragtvirksomhed 2], [xxx], svarer:

" Tak for tilbagemelding [xxx].

Kald det hvad du vil – det har i hvert fald skabt begrænsninger for mig.....

Vi var også en meget loyal og mangeårig kunde hos jer lige indtil I valgte at hæve vores rater så meget, at vi ikke var konkurrencedygtige overfor vores egne kunder.

Men det er jo kendt historik

Lad mig høre hvad du kan tilbyde.

/ [xxx]¹²⁵

289. Ovenstående korrespondance viser, at Øresundslinjen er lykkedes med at forhindre DSV's videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2]. Det fremgår desuden, at forhindringen af videresalg ifølge [fragtvirksomhed 2] har betydning for virksomhedens konkurrenceevne.

290. Det er samlet set Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at Øresundslinjens løbende adfærd over for DSV tilsigter at forhindre DSV i at videresælge billetter. Det har Øresundslinjen gjort ved:

- » løbende at opfordre DSV til at ophøre med videresalg af billetter, blandt andet ved at gøre DSV opmærksom på, at Øresundslinjen har kendskab til DSV's videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2] og [fragtvirksomhed 7],
- » at tilskynde DSV til ikke at videresælge billetter til fragtkunder, som allerede indkøber billetter direkte hos Øresundslinjen, blandt andet ved at gøre DSV opmærksom på, at forudsætningen for en aftalt prisreduktion i DSV's kundeaftale var, at en øget volumen ikke måtte komme fra et øget videresalg af billetter, og
- » at give løfte om forbedring af vilkår for DSV, hvis DSV ophører med videresalg af billetter til [fragtvirksomhed 2] blandt andet ved at give løfte om, at DSV kan fastholde en pris i kundeaftalen til trods for en lavere volumen, hvis DSV ophører med videresalg af billetter til bestemte fragtkunder, herunder [fragtvirksomhed 2].

4.5.2 Øresundslinjen tilsigter at forhindre Partner-Logistics videresalg af billetter

291. I dette afsnit gennemgås materiale i relation til Partner-Logistic.

292. Partner-Logistic er et indkøbssamarbejde mellem HCS og KJ. HCS og KJ ejer Partner-Logistic i fællesskab.

293. I det følgende afsnit indgår e-mailkorrespondancer mellem HCS og Øresundslinjen. HCS forhandler på vegne af Partner-Logistic med Øresundslinjen om Partner-Logistics årlige kundeaf-taler, hvorfor Øresundslinjens korrespondance med Partner-Logistic går gennem HCS. Både HCS og KJ køber billetter på grundlag af den årlige kundeaftale, der er indgået mellem Partner-Logistic og Øresundslinjen.

294. Den 6. december 2017 skriver Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], en e-mail til [ledende medarbejder] i Partner-Logistic og HCS, [xxx], vedrørende kundeaftalen for 2018. I e-mailen gør Øresundslinjen opmærksom på, at Øresundslinjen ikke er interesseret i, at Partner-

¹²⁵ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 25.

Logistic øger mængden af indkøbte billetter hos Øresundslinjen, hvis den øgede mængde stammer fra et øget videresalg til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen. Øresundslinjen beskriver videre, at det er en forudsætning for priserne i kundeaftalen for 2018, at Partner-Logistic ikke øger videresalg af billetter til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen:

"Hej [xxx],

Vi har fået henvendelse fra [medarbejder i HCS] hos jer, om oprettelse af nyt kundenummer til brug for "ny aktivitet".

Som jeg fortalte jer på vores forrige møde, er vi ikke interesseret i ny volumen, som flyttes til jer fra et kundenummer, tilhørende en anden kunde hos os. Jeg forstod på dig, at det var ikke den form for volumenforøgelse I havde i tankerne for 2018.

Vi er meget interesseret i volumen, som i relation til vores overfart er ny. Vi har derfor i vore kalkulationer regnet den øgede volumen i jeres forventninger til næste år, som værende ny volumen hos os.

Jeg håber det er på dette grundlag vi forhandler. Det bedes du venligst bekræfte forud for vort næste møde.

Med Venlig Hilsen / Kind Regards

[xxx]

Head of Freight"¹²⁶ [Styrelsens understregning].

295. Det er på baggrund af ovenstående e-mail styrelsens vurdering, at Øresundslinjen tilskynder Partner-Logistic til ikke at videresælge billetter til fragtkunder, som allerede indkøber billetter hos Øresundslinjen.
296. Efterfølgende tager Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], igen kontakt til [ledende medarbejder] i Partner-Logistic og HCS, [xxx]. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver en e-mail den 12. januar 2018, hvoraf det fremgår, at Øresundslinjen har konstateret, at Partner-Logistic videresælger billetter:

"På vort første møde omkring aftale for 2018 d. 21. november hos jer, med deltagelse af [person 1], [ledende medarbejder 2], dig selv og mig, gjorde jeg det helt klart, at den volumen som lægges til grund, ikke kan blive skabt ved at flytte en direkte kunde hos os til jeres konto. Denne type volumenforøgelse er ikke basis for jeres aftale. Du bekræftede, at det ikke var hensigten. På vort andet møde, d. 22. december, med deltagelse af [xxx], [person 1] og [ledende medarbejder 2] fra jer, samt [forhenværende CEO] og mig selv fra HHF [i dag Øresundslinjen], vendte vi ligeledes emnet. Vi fik bekræftet, at det ikke var jeres politik. Vi fik direkte oplyst, at det er praksis i forhold til andre ruter, men at det ikke finder sted på vores overfart."

Det er derfor med en vis undren, at vi nu kan konstatere, at en større kunde hos os, fra starten af 2018 køber sine overfarter hos jer, på jeres kundenummer [xxx]. Altså stik imod det vi har fået oplyst hos jer!

¹²⁶ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 4.

*Jeg vil gerne høre, hvordan det forholder sig. Er der tale om en misforståelse internt hos jer? Er der noget vi har misforstået, eller er der andre forhold som gør sig gældende?*¹²⁷
[Styrelsens indsætning og understregning].

297. Øresundslinjen har således konstateret, at en af Øresundslinjens fragtkunder, der tidligere har købt billetter direkte af Øresundslinjen, i stedet køber billetter hos Partner-Logistic.
298. Øresundslinjen fremhæver overfor Partner-Logistic, at en forøgelse af Partner-Logistics volumen gennem et øget videresalg til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder er i strid med grundlaget for Partner-Logistics kundefortale.
299. Øresundslinjen tilskynder således Partner-Logistic til ikke at videresælge billetter til fragtkunder, som allerede indkøber billetter direkte ved Øresundslinjen.
300. I forlængelse af ovenstående korrespondance bliver Øresundslinjen i slutningen af september 2018 igen opmærksom på, at Partner-Logistic videresælger billetter. Øresundslinjen kontakter således HCS igen for at opfordre til, at Partner-Logistic ophører med at videresælge billetter. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 26. september 2018 en e-mail til [ledende medarbejder] i Partner-Logistic og HCS, [xxx].

"[...] På vort første møde omkring aftale for 2018 d. 21. november hos jer, med deltagelse af [person 1], [ledende medarbejder 2], dig selv og mig, gjorde jeg det helt klart, at den volumen som lægges til grund, ikke kan blive skabt ved at flytte en direkte kunde hos os til jeres konto. Denne type volumenforøgelse er ikke basis for jeres aftale. Du bekræftede, at det ikke var hensigten.

[...]

Vi har jo i store træk haft ro om emnet – indtil nu. En medejer af Partner Logistics, som måske er undskyldt, da de ikke selv var tilstede på møderne, lader ikke til at være bekendt med jeres politik og vores holdning. Under alle omstændigheder må vi konstatere, at de lige netop i disse dage handler i direkte modsætning til jeres udmelding.

*Da der derfor må foreligge en misforståelse, håber jeg du vil medvirke til, at belyse emnet for de implicerede hvad der er aftalt. [...]"*¹²⁸ [Styrelsens understregning].

301. Det er på baggrund af korrespondancen styrelsens vurdering, at Øresundslinjens adfærd til sigter, at Partner-Logistic ophører helt eller delvist med at videresælge billetter ved at gøre opmærksom på, at Partner-Logistic handler i strid med tidligere udmeldinger om ikke at videresælge billetter til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder.
302. Øresundslinjen betinger således de aftalte priser i kundefortalen på, at Partner-Logistic ikke videresælger bestemte grupper af fragtkunder. Dette ses også i nedenstående e-mail om kundefortalen for 2020. I denne e-mail tilbyder Øresundslinjen en pris baseret på, at Partner-Logistic ikke øger videresalg af billetter til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder.
303. Øresundslinjen konstaterer, at der sker videresalg af billetter til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen og skriver til Partner-Logistic, at *"grundlaget for at tilbyde den billigere pris*

¹²⁷ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 5.

¹²⁸ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 6.

eksisterer ikke”, hvis Partner-Logistic begynder at videresælge billetter til eksisterende kunder hos Øresundslinjen.

304. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 14. januar 2020 en e-mail til [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx], og [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], med forhenværende CEO i Øresundslinjen, [xxx], c.c.:

”[...]

Som aftalt, skal vi hermed vende tilbage med vort oplæg. Vi tilbyder DKK [xxx] v. samme aktivitet i 2020 som i 2019. Er I indstillet på at hæve volumen til [xxx], uden dette fører til et øget videresalg af billetter, på de vilkår vi ofte har talt om, vil vi tilbyde at reducere prisen til DKK [xxx],-

Og for lige at præcisere vilkårene for videresalg, som vi tolker det: Når der finder videresalg sted uden Partner Logistics har andel i transporten i øvrigt. Altså, at en kunde som har sejlet med egen konto hos ForSea Ferries [i dag Øresundslinjen] ophører hermed, og køber overfarterne via Partner Logistics i stedet. Som vi talte om, er der intet ulovligt i dette. Men grundlaget for at tilbyde den billigere pris eksisterer dermed ikke hos os. Dette forstod vi, at der var enighed om rundt om bordet.

[...]”¹²⁹ [Styrelsens indsætning og understregning].

305. Øresundslinjen tilbyder således ifølge e-mailen bedre vilkår i form af lavere priser, hvis Partner-Logistic øger deres indkøb af billetter, men under forudsætning af at det øgede antal af billetter ikke opstår ved, at Partner-Logistic øger videresalg af billetter til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder.
306. Det er styrelsens vurdering, at Øresundslinjen med forudsætningerne om, at Partner-Logistic øger videresalg af billetter til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder, i forhandlingerne i forbindelse med kundeaftalen for 2021 tilskynder Partner-Logistic til ikke at videresælge billetter til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen.
307. Det fremgår af en intern korrespondance i Øresundslinjen den 16. december 2020, at Øresundslinjen vurderer at have haft held med at bibringe Partner-Logistic til den forståelse, at videresalg af billetter ikke skal ”føre noget godt med sig”. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver således til CEO i Øresundslinjen, [xxx]:

”Jeg har præsenteret Partner Logistik for en stigning som svarer til DKK [xxx] for langt de fleste af deres overfarter.

Der hører så meget historik til denne kunde, at det kunne fylde flere bøger..

[...] De har solgt billetter til højre og venstre, og gør det stadig, men dog ikke så aktivt som tidligere, da de vel efterhånden har indset, at det fører ikke noget godt med sig. De prøver at spille os ud med/mod Scandlines, de udnytter transittilletter til at køre local, hvis det kan betaler sig og omvendt. [...].

Jeg hælder mest til at vi statuerer et eksempel her, og ikke lader os presse. Vi vil givetvis se mindre aktivitet på denne konto, men jeg vil tro noget af det siver tilbage til os igen over tid. Samtidigt tvinger vi måske nogle af de andre aktører i Partner Logistik, til at

¹²⁹ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 12.

overveje om det var en bedre ide, at blive direkte kunde hos os.”¹³⁰ [Styrelsens understregning].

308. Der er således efter styrelsens vurdering en intern forståelse i Øresundslinjen om, at videresalg af billetter har og skal have en negativ konsekvens for Partner-Logistic, fx i form af højere priser.
309. Øresundslinjen fastslår i e-mailen, at Partner-Logistics videresalg af billetter er faldet, og anlægger den vurdering, at årsagen til dette er, at Partner-Logistic efterhånden har indset, at videresalg af billetter ikke fører ”noget godt med sig”.
310. Øresundslinjen ønsker således med den præsenterede prisstigning at påvirke fragtkunder, som køber billetter hos Partner-Logistic. Øresundslinjen tilsigter, at fragtkunder, som køber billetter hos Partner-Logistic, i stedet vælger at købe direkte hos Øresundslinjen og dermed opgiver at købe billetter via Partner-Logistic.
311. E-mailen viser således Øresundslinjens hensigt om at forhindre Partner-Logistic i at videresælge billetter. E-mailen viser endvidere, at Øresundslinjen selv oplever, at have haft en vis succes med adfærden.
312. Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], skriver den 6. januar 2021 en e-mail til [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx]:

“[...]”

Det er også grunden til, at jeg har været så stålsat på at få en forhøjelse hjem hos jer også. Når der sælges billetter – og det ved du jo trods alt lidt om – så nytter det jo ikke noget, hvis vi ikke er rimelig konsekvente.

Vi vil jo ikke animere til at gøre det muligt, ved at øge prisforskellen mellem kunder som jer, og mindre kunder, som kunne lades sig friste.

Hvis vores troværdighed ikke skal lide skade, må volumen, aftaleform og pris nødvendigvis hænge sammen.

Som jeg også sagde på vort virtuelle møde, så fornemmer jeg ikke, at I hos HCS er specielt aktive med at opsøge nye kunder for billetsalg. Det er vi glade for. Det indtryk har vi imidlertid ikke af alle i jeres ejerkreds.

[...]”¹³¹ [Styrelsens understregning].

313. Øresundslinjen tilsigter ifølge denne e-mail at forhindre Partner-Logistic i at videresælge billetter. Dette gør Øresundslinjen ved at pålægge Partner-Logistic mindre gunstige vilkår gennem en reduktion af prisforskellen mellem Partner-Logistic og mindre fragtkunder, fordi Partner-Logistic videresælger billetter, og fordi Øresundslinjen vil undgå, at mindre fragtkunder finder det attraktivt at købe billetter hos Partner-Logistic.
314. De interne overvejelser i Øresundslinjen, beskrevet i punkt 307-310, om at statuere et eksempel og fastholde en prisstigning, fordi Partner-Logistic videresælger billetter, har således medført en forringelse af vilkårene for Partner-Logistic. Dette ses af, at Øresundslinjen gør

¹³⁰ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 13.

¹³¹ Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 14.

opmærksom på, at "Vi vil jo ikke animere til at gøre det muligt, ved at øge prisforskellen mellem kunder som jer, og mindre kunder, som kunne lades sig friste."

315. Det fremgår af korrespondancen oven for mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], og [ledende medarbejder 1] i HCS, [xxx], af den 6. januar 2021 og korrespondancen straks nedenfor mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], og [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], af 10. november 2022, at Øresundslinjen fastslår, at videresalg af billetter medfører en højere pris.
316. Korrespondancen mellem Head of Freight i Øresundslinjen, [xxx], og [ledende medarbejder 2] i HCS, [xxx], af 10. november 2022 udspringer af, at Øresundslinjen og HCS den 9. november 2022 har afholdt et møde i forbindelse med forhandlinger om Partner-Logistics kundeaftale for 2023.¹³²

"[...]"

Jeg vil gerne præcisere følgende:

Grundlæggende er vores holdning, at vi sælger vores egne overfarter, og vi ønsker at regulere, så der ikke sker systematisk videresalg af overfarterne. Vi er helt med på at der udveksles gods, og købes biler one-way, og at der her også kan ske et videresalg på den enkelte overfart.

Men det systematiske videresalg ønsker vi ikke at animere til kan finde sted. Dette er ikke nyt, det har vi sagt i årevis.

Jeg sagde, at både HCS og KJ sælger billetter. Jeg nævnte de to kunder, men der er bestemt flere. Og jeg nævnte også, at vi fornemmer, at KJ er mere aktiv end HCS på dette område. Men jeg forventer, at hvis vi laver en aftale om ophør af videresalg gælder det både for jer og KJ. Det vil være en tillids-baseret aftale. Vi kan jo i sagens natur ikke diktere jer noget.

[...]”¹³³ [Styrelsens understregning].

317. Partner-Logistic er ifølge korrespondancen blevet forelagt, at der vil komme en prisstigning i forbindelse med kundeaftalen for 2023. Øresundslinjen gør endvidere Partner-Logistic opmærksom på, at Øresundslinjen ikke ønsker, at der sker systematisk videresalg.
318. Øresundslinjen søger med korrespondancen at begrænse videresalg af billetter fra Partner-Logistic både ved at gøre opmærksom på, at Øresundslinjen selv ønsker at sælge billetterne og ved at nævne, at Øresundslinjen ikke ønsker, at der sker systematisk videresalg.
319. I forbindelse med forhandlingerne af kundeaftalen for 2023 mellem Partner-Logistic og Øresundslinjen i december 2022 fremgår det, at Øresundslinjen har indsat en betingelse i kundeaftalen om, at "Base volume for 2023 is based upon an assumption by ForSea Ferries [i dag Øresundslinjen], as it does not include resold tickets" [styrelsens indsættelse]¹³⁴. Denne betingelse

¹³² Jf. bilag 9, Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 18.

¹³³ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 17.

¹³⁴ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 18.

har ikke tidligere været indført i kundeaftalerne. Det har derimod fremgået af tidligere kundeaftaler, at *"Base volume includes resold tickets from Partner Logistics to external companies"*¹³⁵.

320. Øresundslinjen undlader således at medregne videresolgte billetter i volumenrabatten for Partner-Logistics kundeaftale for 2023, modsat tidligere.
321. Blot en måned tidligere har Øresundslinjen gjort Partner-Logistic opmærksom på, at *"Grundlæggende er vores holdning, at vi sælger vores egne overfarter, og vi ønsker at regulere, så der ikke sker systematisk videresalg af overfarterne"*¹³⁶.
322. Øresundslinjen tilsiger således med ændringen i kundeaftalen " [...] at regulere, så der ikke sker systematisk videresalg af overfarterne"¹³⁷.
323. Øresundslinjen tilsigter således med denne ændring i rabatstrukturen, hvor videresolgte billetter ikke længere medregnes, at forhindre Partner-Logistics videresalg af billetter.
324. Det er samlet set Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at Øresundslinjens løbende adfærd over for Partner-Logistic tilsigter at forhindre Partner-Logistic i at videresælge billetter. Det har Øresundslinjen gjort ved:
- » at opfordre Partner-Logistic til at ophøre med videresalg af billetter, blandt andet ved at Øresundslinjen overvåger Partner-Logistics videresalg af billetter og i den forbindelse gør Partner-Logistic opmærksom på Øresundslinjens kendskab til Partner-Logistics videresalg af billetter,
 - » at tilskynde Partner-Logistic til ikke at videresælge billetter til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen, blandt andet ved at gøre Partner-Logistic opmærksom på, at en forøgelse af Partner-Logistics volumen gennem et øget videresalg til Øresundslinjens eksisterende fragtkunder er i strid med grundlaget for Partner-Logistics kundeaftale,
 - » at forringe vilkårene eller true med forringelse af vilkår for Partner-Logistic, blandt andet ved at hæve prisen i kundeaftalen, for at undgå, at Partner-Logistic øger videresalg af billetter,
 - » at give løfte om forbedring vilkår for Partner-Logistic gennem prisreduktioner, hvis Partner-Logistic ophører med videresalg af billetter, og
 - » at undlade at medregne videresolgte billetter i beregningen af volumenrabatten i kundeaftalen gældende for 2023, modsat tidligere, for at forhindre Partner-Logistics videresalg af billetter.

4.5.3 Konklusion vedrørende Øresundslinjens adfærd

325. Det er styrelsens samlede vurdering, at materialet i sagen viser, at Øresundslinjen gentagne gange har opfordret fragtkunder til ikke at videresælge billetter. Øresundslinjen har haft en adfærd, hvor Øresundslinjen har tilskyndet fragtkunder til ikke at videresælge billetter til eksisterende fragtkunder hos Øresundslinjen. Øresundslinjen har med sin adfærd over for flere fragtkunder tilsigtet at forhindre fragtkundernes videresalg af billetter ved at forringe vilkår for fragtkunderne, fx gennem prisstigninger, fordi fragtkunderne har videresolgt billetter.
326. Øresundslinjen har undladt at medregne videresolgte billetter i volumenrabatten i forbindelse med en kundeaftale for at forhindre fragtkundens videresalg af billetter. Øresundslinjen har desuden tilsigtet at forhindre videresalg af billetter ved at tilbyde at forbedre vilkår for

¹³⁵ Jf. bilag 5, Øresundslinjens bemærkninger af 25. april 2024 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder, punkt 1.6.

¹³⁶ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 17.

¹³⁷ Jf. bilag 9, materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023, bevis 17.

fragtkunder, fx gennem prisreduktioner, fordi fragtkunderne har tilkendegivet, at fragtkunderne helt eller delvist vil ophøre med at videresælge billetter.

327. Det er således styrelsens vurdering, at Øresundslinjen med den ovenstående adfærd har tilsigtet, at fragtkunder helt eller delvist har skullet ophøre med videresalg af billetter ved blandt andet at anvende mindre gunstige vilkår over for fragtkunder, som videresælger billetter. Øresundslinjen har således både direkte og indirekte forhindret videresalg.
328. Det er styrelsens vurdering, at Øresundslinjens adfærd har været regelmæssig over en længere periode, og at der således er tale om en samlet overtrædelse, der har fundet sted kontinuerligt igennem perioden.
329. På baggrund af ovenstående er det samlet Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at Øresundslinjen har handlet i strid med det tilsagn, som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010 ved direkte eller indirekte at forhindre videresalg af billetter i perioden fra minimum 3. december 2015 til 4. januar 2023.

4.6 Samlet konklusion

330. På baggrund af ovenstående er det Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vurdering, at:
- » Øresundslinjen er bundet af det af Scandlines Danmark A/S' afgivne tilsagn, som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010.
 - » Øresundslinjen har i perioden fra minimum 3. december 2015 til den 4. januar 2023 handlet i strid med tilsagnet, som blev gjort bindende ved Konkurrencerådets afgørelse af 27. oktober 2010, ved direkte og indirekte at have forhindret videresalg af billetter på færgeruten Helsingør-Helsingborg.
-

5. BILAG

Bilag 1: Meddelelse om betænkeligheder til Øresundslinjen Helsingør ApS af 12. april 2024

Bilag 2: Referat af møde med Øresundslinjen den 20. februar 2024

Bilag 3: Referat af møde om styrelsens betænkeligheder med Øresundslinjen den 30. april 2024

Bilag 4: E-mail af 16. januar 2023 fra [advokatvirksomhed]

Bilag 5: Øresundslinjens bemærkninger af 25. april 2024 til styrelsens meddelelse om betænkeligheder

Bilag 6: Konkurrencerådet afgørelse af 27. oktober 2010 *Scandlines' forbud mod videresalg*

Bilag 7: Oplysninger fra Øresundslinjen af 11. juni 2024

Bilag 8: Oplysninger fra Øresundslinjen af 16. juli 2024

Bilag 9: Materiale fra kontrolundersøgelse den 19. september 2023

Bilag 10: Asset Transfer Agreement af 9. december 2010 mellem Scandlines Danmark AS og Scandlines Helsingør-Helsingborg AS

Bilag 11: Referat af møde med Øresundslinjen den 10. oktober 2023

Bilag 12: Øresundslinjens forslag om tilsagn af 4. april 2024

Bilag 13: Øresundslinjens høringssvar af 22. april 2025
