

[Kulturministeren]

ranter eller andre offentligt tilgængelige lokaliteter.

Såfremt radio- og tv-foretagenders tilladelser også skulle omfatte denne efterfølgende – og oftest rent kommercielle – brug af musikken, ville Kodas vederlagskrav blive tilsvarende større, idet radiofonierne derved ville erhverve rettigheder af betydelig økonomisk værdi. Heraf følgende licensforhøjelser ville indebære, at almindelige licensbetalere, der alene benytter udsendelserne til privat aflytning, blev tvunget til at bidrage økonomisk til den videregående brug af musikken, som foretages af andre, typisk i erhvervsmæssigt øjemed.

Denne opdeling af rettighedshavernes vederlæggelse, hvorefter det er dem, der bruger musikken og eventuelt tjener penge derved, som også betaler for den, har været anvendt i mange år. Således stadfæstede Højesteret i en dom refereret i Ugeskrift for Retsvæsen 1930, side 646, at licensbetaling ikke giver betaleren nogen ret til offentlig fremførelse af de modtagne udsendelser. Denne dom blev afsagt på baggrund af, at Radiorådet havde erklæret sig enigt i, at Statsradiofonien ikke havde erhvervet rettighederne til offentlig fremførelse af den udsendte musik.«

Jeg kan henholde mig til det af Koda anførte.

Spm. nr. S 1199

Til trafikministeren (5/9 89) af:

Behnke (FP):

»Vil ministeren forsøge at benytte sponsoraftaler på andre områder inden for ministerområdet end Århus Hovedbanegård, således at anlægs- og driftsbudgetterne kan aflastes?«

Begrundelse

Ifølge Jyllands-Posten fra den 12. maj 1989 er der forhandlinger i gang mellem DSB og Dansk Firma Center om at lade DFC betale for moderniseringen af hovedbanegården i Århus.

Spørgeren finder, at en sådan aftale er en god nyskabelse i Danmark, og ønsker derfor at få oplyst, om det er en fremgangsmåde, der kan tænkes anvendt andre steder.

Svar (18/9 89):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Da begrebet sponsoraftaler leder tanken hen på aftaler om at yde tilskud til en aktivitet eller

et anlæg for at opnå en reklame- eller imageeffekt, er begrebet misvisende i forbindelse med et samarbejde mellem offentlige og private virksomheder om bl.a. fælles byggeprojekter.

Derimod kan der ved fælles offentlig/privat byggeaktivitet – altså ved etablering af sammenbyggede aktiviteter – opnås en gensidig fordel.

Kombineres f.eks. en stationsmodernisering eller -ombygning med etablering af tilstødende nybyggeri, kan visse tekniske anlæg fællesudnyttes, og begge parter kan sikre sig adgangs- og beliggenhedsfordele. Ved, at man går sammen, øges også områdets tiltrækningskraft på private investorer og DSB-kunder. DSB kan – ud over beliggenhedsmæssige fordele – drage fordele af at frasælge arealer nær stationerne til privat byggeri.

Som et eksempel på stationsmoderniseringer kan nævnes Ballerup, hvor nye DSB-lokaler er tilvejebragt samtidig med udbygning af Ballerup-Centret hen over S-bane-stationen.

Også den nye station i Høje Tåstrup er opført samtidig med tilstødende centerbyggeri.

Det af spørgeren nævnte moderniseringsprojekt på og omkring Århus Hovedbanegård kan blive endnu et eksempel på et projekt, hvor beliggenhedsmæssige fordele kan udnyttes.

De investerings- og driftsmæssige fordele ved fælles beliggenhed er vanskelige at opgøre, men DSB-stationen opnår klart en placeringsmæssig fordel, idet byens tyngdepunkt forskydes mod stationen.

Aftaler om fælles bygge- og anlægsprojekter er heller ikke ukendte på andre områder under Trafikministeriet.

Således er en række anlægsinvesteringer i Københavns Lufthavn finansieret dels med statsmidler, dels med midler fra privatejede selskaber. Eksempelvis kan nævnes det på finansloven for 1989 optagne projekt, Omlægning af Vejforplads, URG 1. etape, jf. aktstykke 244, tiltrådt den 24. maj 1989 af et flertal i Finansudvalget, hvor forholdet vil være det, at Københavns Lufthavnsvæsen afholder investeringen i de nødvendige vejomlægninger, medens Lufthavnsparkeringen A/S, der på koncessionsbasis forestår driften af de offentlige parkeringsanlæg i lufthavnen, og som har foretaget investeringerne i bl.a. de to nuværende parkeringsdæk ved henholdsvis udenrigs- og indenrigsgården, vil forestå og finansiere opførelsen af de i vejforpladsprojektet forudsatte 4-etages-parkeringshuse. De fremmedfinansierede byg-