

Den 8. november 2004 blev af Ophavsretslicensnævnet i sag nr. 87

KODA

mod

Sterling European Airlines A/S.

Maersk Air I/S,

MyTravel Airways A/S og

SAS

afsagt følgende

Kendelse:

1. Indledning

Sagen angår det vederlag, som de indklagede, Sterling European Airlines A/S, Maersk Air I/S, MyTravel A/S og SAS (flyselskaberne), for 2002 og efterfølgende år skal betale til klageren, KODA, for offentlig fremførelse af musik i deres dansk indregistrerede fly. Denne brug af musik sker dels ved, at der i forbindelse med start og landing spilles musik over flyets højtalersystem, såkaldt ”boarding musik”, dels ved, at der under flyvningen over flyets anlæg sendes musikprogrammer og film med musik, som passagererne kan høre ved hjælp hovedtelefoner tilsluttet anlægget, såkaldt ”inflight musik”. Der er mellem parterne enighed om at lægge til grund, at fremførelse af musik i dansk indregistrerede fly er omfattet af ophavsretsloven og dermed af nævnets kompetence, også når fremførelsen finder sted uden for dansk land- og luftterritorium.

KODA repræsenterer komponister, tekstforfattere og musikforlæggere og er godkendt som forhandlingsberettiget organisation i medfør af ophavsretslovens § 75 a, stk. 1.

De indklagede er flyselskaber, som (bl.a.) har domicil i Danmark, og som er indehavere af dansk indregistrerede fly.

Nævnets kompetence følger af ophavsretslovens § 75 a, stk. 2.

Sagen er indbragt for nævnet ved klageskrift af 25. november 2002. Efter yderligere skriftveksling har sagen været forhandlet mundtligt den 1. oktober 2004.

KODA har været repræsenteret af advokat Erik Nyborg, medens flyselskaberne har været repræsenteret af advokat Bjarke Vejby.

I nævnets behandling af sagen har deltaget højesteretsdommer Peter Blok, advokat Asger Thylstrup og advokat Hanne Bender.

2. Påstande

KODA har nedlagt følgende endelige påstande:

Påstand 1

De indklagede skal anerkende, at tariffen for de indklagedes anvendelse af KODA's repertoire i de indklagedes dansk indregistrerede fly for året 2002 udgør:

- a) For musik udsendt over flyenes højtalersystem i forbindelse med start og landing: 2.236,50 kr. pr. fly pr. år.
- b) For musik stillet til rådighed for flypassagererne ved hjælp af hovedtelefoner under flyvning:
 - Pr. flyvning mellem europæiske destinationer for fly med indtil 100 pladser: 79,50 kr.
 - Pr. flyvning mellem europæiske destinationer for fly med 101 og indtil 200 pladser: 108,50 kr.
 - Pr. flyvning mellem europæiske destinationer for fly med over 200 pladser: 129,50 kr.
 - Pr. flyvning mellem destinationer, hvoraf mindst én er uden for Europa, for fly med indtil 100 pladser: 91,00 kr.
 - Pr. flyvning mellem destinationer, hvoraf mindst én er uden for Europa, for fly med 101 og indtil 200 pladser: 116,00 kr.
 - Pr. flyvning mellem destinationer, hvoraf mindst én er uden for Europa, for fly med over 200

pladser: 138,50 kr.

Påstand 2

De i henhold til påstand 1 fastsatte tariffer pristalsreguleres med nettoprisindekset for juli 2000 = 100,0 som basis, således at tarifferne for kalenderåret 2003 reguleres i overensstemmelse med udviklingen i nettoprisindekset fra juli 2001 til juli 2002 og så fremdeles for følgende år.

Påstand 3

De indklagede skal anerkende, at den i henhold til påstand 1 og påstand 2 fastsatte tarif er gældende fra 1. januar 2002 og indtil videre og kan opsiges af hver af parterne med 6 måneders varsel til udgangen af et kalenderår.

Flyselskaberne har påstået frifindelse og har nedlagt følgende endelige selvstændige påstande for årene 2002 til 2004:

Boarding musik

For fly, som i kabinen benytter musik før start og landing, skal følgende satser finde anvendelse:

År	Kr.
2002	1.441,65 pr. fly
2003	1.441,65 pr. fly
2004	2.608,69 pr. fly

Inflight musik – uden betaling for hovedtelefoner

For fly, hvor hovedtelefoner stilles vederlagsfrit til disposition for passagererne, skal følgende satser finde anvendelse pr. flyvning:

Europa

År	Passagerer	Kr.
2002	0-100	51,32
-	101-200	69,20

-	201-	83,62
2003	0-100	51,32
-	101-200	69,20
-	201-	83,62
2004	0-100	30,40
-	101-200	60,80
-	201-	72,66

Interkontinental

År	Passagerer	Kr.
2002	0-100	58,82
-	101-200	74,97
-	201-	89,50
2003	0-100	58,82
-	101-200	74,97
-	201-	89,50
2004	0-100	36,33
-	101-200	72,66
-	201-	100,83

Inflight musik – ved betaling for hovedtelefoner

For fly, hvor hovedtelefoner ikke stilles vederlagsfrit til disposition for passagererne, skal satserne for inflight musik reduceres med den procentuelle forskel mellem antallet af passagerer, som mod betaling modtager hovedtelefon, og det antal passagerer, som ikke modtager hovedtelefon. Ved chartertrafik svarer den procentuelle forskel for hjemrejsen til den procentuelle forskel for udrejsen.

Over for flyselskabernes påstande har KODA påstået frifindelse.

Nævnet lægger til grund, at flyselskabernes påstande ligesom KODA´s påstande alene angår dansk indregistrerede fly.

For så vidt angår påstanden vedrørende vederlaget for inflight musik uden betaling for hovedtelefoner lægger nævnet til grund, at ordet ”passagerer” i overensstemmelse med KODA´s påstand og med de aftaler, som danner grundlag for flyselskabernes påstand, herunder den nedenfor omtalte aftale af 2. september 2002 mellem SAS og STIM, skal forstås som passagerkapacitet (pladser).

Nævnet lægger endvidere til grund, at ”interkontinental” i overensstemmelse med KODA´s påstand skal forstås som flyvninger mellem destinationer, hvoraf mindst én er uden for Europa.

Endelig bemærkes, at det fremgår af bemærkningerne til påstanden vedrørende vederlaget for inflight musik ved betaling for hovedtelefoner, at påstanden skal forstås således, at reduktionen skal ske med forholdet mellem antallet af passagerer, som betaler for en hovedtelefon, og det samlede antal passagerer.

3. Sagens omstændigheder

I slutningen af 1992 indgik KODA aftaler med Maersk Air I/S, Sterling Airways A/S og A/S Conair (senere Premiair A/S, nu MyTravel Airways A/S) om vederlaget for brug af musik i selskabernes fly. SAS var på dette tidspunkt omfattet af en aftale indgået med KODA´s svenske søsterorganisation, STIM, som omfattede alle SAS´ fly, herunder også de fly, som var indregistreret i Danmark. Medens de tidligere aftaler med de øvrige flyselskaber alene havde omfattet boarding musik, blev der – under hensyn til den stedfundne tekniske udvikling – nu også aftalt en særskilt tarif for inflight musik. 1992-aftalerne omfattede også Gramex, idet KODA på dette tidspunkt også forestod vederlagsopkrævningen for denne organisation. Taksterne var i øvrigt i det væsentlige opbygget på samme måde som i de senere aftaler, således at der for så vidt angik inflight musik blev fastsat et vederlag pr. flyvning afhængigt af antallet af passagerpladser i flyet og desuden sondredes mellem europæiske og interkontinentale flyvninger. Vederlaget til KODA for inflight musik var for europæiske flyvninger 75 kr. for fly med indtil 100 pladser, 112,50 kr. for fly med indtil 200 pladser og 150 kr. for fly med over 200 pladser. Aftalerne indeholdt en prisreguleringsklausul.

Den 31. maj 1996 blev der indgået en ny aftale mellem SAS og STIM, som fortsat omfattede alle SAS' fly uanset indregistreringsland. Den tidligere aftale er ikke fremlagt. Den nye aftale var indgået for perioden 1. juni 1996 til 31. december 1999 og ville herefter blive forlænget for et år ad gangen, medmindre den blev opsagt af en af parterne med 6 måneders varsel. Tarifferne var opbygget på samme måde som i 1992-aftalerne med de øvrige flyselskaber og var stigende gennem aftaleperioden 1996-1999. For 1999 var vederlaget for boarding musik 2.500 SEK pr. fly pr. år. For samme år var vederlaget for inflight musik pr. flyvning inden for Europa i de tre kategorier af flystørrelser henholdsvis 89 SEK, 120 SEK og 145 SEK, medens vederlaget pr. interkontinental flyvning var henholdsvis 102 SEK, 130 SEK og 155 SEK.

I september 1996 opsagde KODA 1992-aftalerne med Maersk Air, Sterling Airways og MyTravel Airways (Premiair), efter det oplyste fordi der skulle ske en regulering af vederlaget til Gramex. I de følgende år førtes der forhandlinger om nye aftaler, idet de tre flyselskaber gjorde gældende, at KODA's tarifniveau lå væsentligt over det europæiske niveau, og at der derfor skulle ske en væsentlig nedsættelse af KODA's takster. Under disse forhandlinger blev der indgået forskellige aftaler om midlertidig forlængelse af de hidtidige aftaler.

Forud for ændringen af ophavsretsloven ved lov nr. 472 af 7. juni 2001 skulle KODA's takster godkendes af Kulturministeriet, hvilket de indgåede aftaler med flyselskaberne også var blevet. Ved skrivelse af 26. maj 1998 rettede advokat Bjarke Vejby på vegne af de tre flyselskaber henvendelse til ministeriet. I skrivelsen hedder det bl.a.:

"I 1996 erfarede Premiair A/S, der er et dansk indregistreret selskab, med en flyflåde registreret i Danmark, men ejet af det engelske flyselskab "Airtours Ltd.", at vederlagsniveauet i Danmark for offentlig fremførelse af beskyttet musik var væsentligt højere end i andre EU-lande. Det første møde hvor advokat var involveret, blev afholdt den 26. november 1996.

Som det fremgår af vedlagte skrivelse af 22. maj 1997 ---- anføres det, at det efter KODA og Gramex' opfattelse ikke er muligt at foretage sammenligning af flytarifferne i EU. Dette begrundes blandt andet med de mangearterede tarifstrukturer og komplicerede tarifparametre. Endvidere hævdes det, at tarifferne i en række lande – i modsætning til de danske tariffer – har stået uregulerede i en årrække.

Uafhængig af forhandlingerne med Premiair A/S har KODA og Gramex i oktober 1996 indgået aftale med Sterling European Airlines A/S, som tidligst kan opsiges til den 31. december 1998. Denne aftale er opsagt af Sterling European Airlines A/S. Endvidere har KODA indgået aftale med Cimber Air A/S den 16. april 1997, hvilken aftale tidligst kan opsiges til den 31. december 1999.

Endelig har Maersk Air indgået interimsaftale med KODA og Gramex, som udløb med udgangen af 1997. Hverken Sterling European Airlines A/S eller Maersk Air har på tidspunktet for aftaleindgåelsen – som Premiair A/S – været opmærksomme på det urimeligt høje danske vederlag.

I 1997 har parterne forhandlet flere gange, uden at der kunne opnås enighed om en ny tarif. I disse forhandlinger har tillige Sterling European Airlines A/S og Maersk Air været repræsenteret.

Premiair A/S har også under forhandlingerne peget på det forhold, at forudsætningen for de facto at høre musik i flyene har været, at passagererne købte hovedtelefoner (p.t. kr. 50)---

Under forhandlingerne har KODA og Gramex påberåbt sig den aftale, som SAS har indgået med STIM i Sverige.

Dog har KODA og Gramex ikke udleveret kopi af denne aftale.

Under et forhandlingsmøde den 5. maj 1998 fremlagde KODA og Gramex vedlagte forslag, som efter det oplyste er baseret på STIM-aftalen vedrørende SAS, dog således at STIM-aftalen vedrørende SAS er baseret på den svenske kronekurs, hvorimod ”tilbuddet” til Premiair, Sterling European og Maersk Air er baseret på danske kroner, hvilket i sig selv (isoleret betragtet) diskriminerer Premiair, Sterling European og Maersk Air i forhold til flyflåden i SAS, hvorved bemærkes, at en betydelig del af flyflåden i SAS er registreret i Danmark.

Det er Premiair, Sterling European og Maersk Air's opfattelse, at Kulturministeriet som tilsynsmyndighed for KODA må pålægge KODA at bidrage til oplysning om vederlagsniveauerne for anvendelse af beskyttet musik i fly i EU. Baseret på de foreløbige undersøgelser, herunder den ovenfor anførte dokumentation, tyder alt på, at KODA's vederlagskrav er urimeligt højt og derfor udtryk for misbrug i strid med såvel EF-traktatens artikel 86 som konkurrencelovens § 11.

De tre ovennævnte flyselskaber, der opererer på det europæiske marked, ønsker en tarif, som er baseret på et gennemsnit af niveauerne i EU. For det tilfælde at musikudnyttelsen er betinget af køb af hovedtelefoner, bør prisen naturligvis være afhængig af den kreds af passagerer, som de facto kan skaffe sig adgang til at høre musikken.

Det skal i denne forbindelse føjes til, at STIM's aftale med SAS, hvis indhold jeg ikke er bekendt med, vedrører en flyflåde, der stiller hovedtelefoner vederlagsfrit til rådighed for samtlige passagerer, hvilket p.t. ikke har været tilfældet i Premiairs flyflåde. Således er vederlaget i STIM-aftalen baseret på samtlige passagerers anvendelse af beskyttet musik.”

Der blev herefter af KODA indhentet oplysninger om tariffer for brug af musik i fly i andre europæiske lande. På grundlag af disse oplysninger lod flyselskaberne revisionsfirmaet KPMG udføre en beregning af, hvad Premiair i 1999 skulle betale til KODA, henholdsvis skulle have betalt i en række andre europæiske lande efter de i disse gældende tariffer. Ifølge beregningen, der er dateret 9. september 1999, skulle Premiair i Danmark betale ca. 614.000 kr., i Sverige ca. 431.000 kr. (i henhold til aftalen mellem SAS og STIM) og i Tyskland ca. 429.000 kr. For 9 andre europæiske lande var vederlaget beregnet til mellem ca. 23.000 kr. og ca. 235.000 kr.

Den 4. oktober 1999 blev der afholdt et møde i Kulturministeriet. I mødereferatet hedder det afslutningsvis:

”Nørup-Nielsen (daværende kontorchef i ministeriet) afrundede diskussionen med at anføre, at man måtte have respekt for, at flytariffen i en lang årrække havde været fastlagt ved aftale. Da de foreliggende oplysninger nu imidlertid tydede på, at det danske tarifniveau havde bevæget sig væsentligt højere op end niveauet i de øvrige europæiske lande, kunne ministeriet ikke godkende det af KODA foreslåede tarifniveau. Ministeriet måtte henstille, at der ved de kommende forhandlinger skete en vis – evt. gradvis – opbremsning. I den forbindelse var det naturligt at se på flytarifferne i Sverige og Tyskland. STIM-tariffen var særlig interessant, idet SAS – også for så vidt angik dansk indregistrerede fly – betalte herefter. Ministeriet havde overvejet kursspørgsmålet og var kommet til det resultat, at der formentlig måtte ske en omregning. Dette var dog ikke helt uproblematisk, for kurser ligger som bekendt ikke fast, og flytariffen kunne ikke ændres, hver gang kursen gik lidt op eller ned. Spørgsmålet om kursomregning og en evt. fremtidig kursregulering måtte parterne forsøge at løse ved deres forhandlinger.”

I januar 2000 blev med virkning fra 1. januar 1999 indgået nye aftaler mellem på den ene side KODA og på den anden side Sterling, Maersk Air og Premiair (MyTravel Airways). I et bilag til aftalerne var taksterne for 1999 og 2000 fastsat. Taksterne for 2000 var nedsat i forhold til taksterne for 1999, efter det oplyste således, at der blev taget udgangspunkt i taksterne i aftalen mellem SAS og STIM omregnet til danske kroner. Priserne for 2000 skulle pristalsreguleres og desuden reguleres i overensstemmelse med ændringer i valutakursen for svenske kroner. Aftalerne kunne opsiges med 3 måneders varsel, dog tidligst til den 31. december 2000.

Prisen for boarding musik var for 2000 1.965,50 kr. pr. fly. For samme år var prisen for inflight musik for en flyvning inden for Europa 70 kr. for fly med indtil 100 pladser, 95,50 kr. for fly med indtil 200 pladser og 114,50 kr. for fly med over 200 pladser, meden prisen for en interkontinental flyvning inden for de tre kategorier af flystørrelser var henholdsvis 80 kr. 102 kr. og 122 kr.

Ved skrivelse af 16. juni 2000 godkendte Kulturministeriet aftalerne.

I slutningen af september 2000 opsagde de tre flyselskaber aftalerne til udgangen af 2000.

Også aftalen mellem SAS og STIM blev opsagt til udgangen af 2000, men der blev efterfølgende mellem SAS og STIM indgået aftaler om anvendelse af de hidtidige takster også i 2001. Fra 1. januar 2002 skal SAS betale vederlag til KODA for så vidt angår selskabets dansk indregistrerede fly.

De fire flyselskaber har fra den 1. januar 2001, henholdsvis fra den 1. januar 2002, betalt vederlag til KODA i overensstemmelse med 2000-aftalerne, men med forbehold om tilbagesøgning.

KODA's påstande er udtryk for, at flyselskaberne skal anerkende, at 2000-aftalerne skal videreføres, og at de derfor ikke har krav på tilbagebetaling. For så vidt angår Sterling, Maersk Air og MyTravel Airways angik sagen for nævnet oprindeligt også året 2001, men de tre flyselskaber har efterfølgende – under hensyn til den forlængelse, der fandt sted for SAS' vedkommende – frafaldet deres krav om tilbagebetaling for dette år.

Den 15. april 2002 blev mellem SAS og STIM indgået aftale om, at den hidtidige aftale fra den 1. januar 2002 alene skulle omfatte svensk indregistrerede fly, at man for 2002 – uden præjudice for følgende år – skulle anvende de hidtidige takster reduceret med 30 %, og at parterne skulle indhente yderligere oplysninger med henblik på fastsættelsen af vederlaget fra 1. januar 2003.

Den 2. september 2002 blev mellem SAS og STIM indgået aftale om tarifferne for årene 2003-2006 for fly indregistreret i Sverige. Aftalen forlænges efter 2006 i det omfang, den ikke opsiges af en af parterne. Priserne for 2003 svarer til priserne for 2002, medens der for de følgende år foretages forskellige justeringer. I et bilag til aftalen er tarifferne fastsat således:

”Boarding musik

År	2002	2003	2004	2005	2006
Avgift i kronor per flyg och år	1 750	1 750	3 166,66	3 833,32	4 500

Från och med den 1 januari 2007 justeras avgiften för boarding musik med KPI och basmånad juli 2005.

Inflight music / Europa

Passagerar-kapacitet	2002	2003	2004	2005	2006
1-100	62,30	62,30	36,90	36,90	36,90
100-200	84,00	84,00	73,80	73,80	73,80
Över 200	101,50	101,50	88,20	88,20	88,20

Inflight music /Interkontinental

Passagerar -kapacitet	2002	2003	2004	2005	2006
1-100	71,40	71,40	44,10	44,10	44,10
100-200	91,00	91,00	88,20	88,20	88,20
Över 200	108,50	108,50	122,40	122,40	122,40

Från och med den 1 januari 2005 justeras avgifterna för inflight music med KPI och basmånad juli 2003.”

Efter det oplyste blev der i 2002 indgået en tilsvarende aftale mellem STIM og det svenske charterflyselskab Britannia.

Flyselskabernes selvstændige påstande vedrørende boarding musik og inflight musik uden betaling for hovedtelefoner svarer til priserne for 2002-2004 i aftalerne af 15. april 2002 og 2. september 2002 mellem SAS og STIM, idet priserne i svenske kroner er omregnet til danske kroner efter kursen den 7. juni 2004, 82,38 kr.

Efter det oplyste blev priserne i den endelige aftale mellem SAS og STIM (og aftalen mellem Britannia og STIM) fastsat under hensyn til en ny beregning vedrørende det europæiske tarifniveau foretaget af KPMG. I denne beregning, der er dateret 16. oktober 2001, oplyses, hvad de fire flyselskaber omfattet af nærværende sag i 2001 skulle betale i Danmark og Sverige i henhold til KODA's takster, henholdsvis den tidligere fællesskandinaviske aftale mellem SAS og STIM, og hvad de skulle have betalt i en række andre europæiske lande, hvis flyene havde været indregistreret i disse. Beregningens resultat er følgende:

Land	Premiair		Sterling		Maersk Air		SAS	
	(kr.)	Indeks	(kr.)	Indeks	(kr.)	Indeks	(kr.)	Indeks
	(KODA)		(KODA)		(KODA)		(STIM)	
Danmark	567.282	100	194.694	100	327.030	100	-	-
Sverige	-	-	-	-	-	-	826.430	100
Italien	99.904	18	15.901	8	45.430	14	203.384	25
Grækenland	33.083	6	29.407	15	43.058	13	141.258	17
Tyskland	207.090	37	47.160	18	139.290	43	460.996	56

Irland	150.788	27	30.414	77	141.820	43	668.674	81
England	274.838	48	51.845	27	120.842	37	814.175	99
Spanien	145.432	26	31.494	16	51.625	16	164.430	20
Belgien	378.096	67	123.512	63	93.615	29	488.038	59
Finland	115.550	20	22.468	12	72.219	22	200.708	24
Schweiz	204.535	36	57.414	29	233.755	71	787.385	95
Frankrig	28.611	5	6.645	3	20.015	6	287.873	35

De enkelte landes tariffer bygger på meget forskellige parametre, hvoraf nogle har nødvendiggjort anvendelse af bestemte forudsætninger. KODA har i denne forbindelse navnlig peget på den engelske og den irske tarif for inflight musik, hvori indgår antallet af passagerer, som faktisk lytter hertil. Dette antal har KPMG for så vidt angår Sterling, Maersk Air og MyTravel beregnet på grundlag af oplysninger om, hvilken procentdel af passagerne som køber en hovedtelefon (henholdsvis 15 %, 31 % og 23 %), hvilket efter KODA's opfattelse er forkert på grund af genbrug og fælles brug af hovedtelefoner. For SAS, som uden betaling udleverer hovedtelefoner, har KPMG ansat den andel af passagerne, som lytter til musik, til 23 %, hvilket efter KODA opfattelse er alt for lavt og snarere skulle være 100 %. I den belgiske tarif for inflight musik indgår prisen for en hovedtelefon. Nogle lande sondrer ikke mellem boarding musik og inflight musik. Dette gælder bl.a. Tyskland, hvor der betales en månedlig eller årlig afgift pr. fly afhængig af antallet af pladser og med en forhøjelse på 25 %, hvis der tilbydes hovedtelefoner.

KPMG har senere udarbejdet en supplerende beregning for Holland, hvorefter vederlagene for Premiair ville være 110.273 kr. (indeks 19), for Sterling 19.166 kr. (indeks 10), for Maersk Air 48.936 kr. (indeks 15) og for SAS 85.097 kr. (indeks 10). Der betales for inflight musik 1 % af omsætningen af hovedtelefoner ekskl. moms. Da SAS udleverer hovedtelefoner vederlagsfrit, er vederlaget for SAS ansat til 0 kr. Sættes prisen ekskl. moms til 24 kr. og andelen af passagerer, som køber, til 23 %, bliver SAS' vederlag for inflight musik 308.206 og det samlede vederlag 393.303 kr.

Endvidere har KODA supplerende oplyst, at flytariffen i Østrig siden 1998 har været 0,34543 euro pr. passager. KODA har beregnet vederlaget i 2001 for Premiair til 296.604 kr., for Sterling til 83.078 kr., for Maersk Air til 253.838 kr. og for SAS til 2.989.389. Flyselskaberne har hertil anført, at det for SAS anvendte passagerantal er alt for stort.

Det er oplyst, at KODA's norske søsterorganisation, TONO, efter opsigelsen af fællesaftalen mellem SAS og STIM for norsk indregistrerede fly har faktureret SAS i henhold til priserne i den tidligere aftale. KODA har anført, at dette er udtryk for den i Norge gældende tarif, medens flyselskaberne har anført, at forhandlingerne med TONO er stillet i bero på afgørelsen i nærværende sag.

For de lande, for hvilke vederlaget for boarding musik kan udskilles (inkl. Holland, men uden Norge), har KODA beregnet et gennemsnit for Danmark for de fire flyselskaber på ca. 60.000 kr. og et gennemsnit for alle land og flyselskaber på ca. 73.000 kr.

For de lande, for hvilke vederlaget for inflight musik kan udskilles (inkl. Holland og Norge), har KODA – efter at have foretaget de foran omtalte, af KODA ønskede, korrektioner vedrørende England, Irland og Holland – beregnet et gennemsnit for Danmark for alle fire flyselskaber på 473.017 kr. og et gennemsnit for alle lande og flyselskaber på 339.103 kr. For MyTravel er vederlaget i Danmark 53 % højere end gennemsnittet, for Sterling 85 %, for SAS 20 % og for Maersk Air 71 %. Hvis Norge ikke medtages, er vederlaget i Danmark for MyTravel 64 % højere end gennemsnittet, for Sterling 108 %, for SAS 27 % og for Maersk Air 88 %.

KODA har sammenlignet prisen for boarding musik pr. passager med prisen for baggrundsmusik i butik pr. besøgende og prisen for baggrundsmusik i restaurant pr. besøgende. Under de anvendte forudsætninger ligger prisen for boarding musik på samme niveau som prisen for baggrundsmusik i butik, medens prisen for baggrundsmusik i restaurant er noget højere. På tilsvarende måde er prisen for inflight musik pr. passager sammenlignet med prisen for biograffilm pr. person. Under de anvendte forudsætninger ligger prisen for inflight musik lidt højere.

4. Forklaringer

Jens Carlsen, der er markedsudviklingschef i KODA, har forklaret, at han har været ansat i KODA siden 1977 og har deltaget i forhandlingerne med flyselskaberne. Oprindeligt var der alene aftaler om boarding musik, idet inflight musik først kom til omkring 1990. Det er KODA's opfattelse, at inflight musik er en mere intensiv musikudnyttelse end boarding musik. Forhandlingerne i 1996-1999 var intensive. KODA kan ikke acceptere sammenligningerne med tariffene i andre europæiske lande, fordi der anvendes mange forskellige parametre, og fordi mange af de udenlandske tarif-

fer er forældede. Ham bekendt har flyselskaberne ikke forhandlet med TONO. SAS udleverer hovedtelefoner gratis, medens de øvrige flyselskaber sælger hovedtelefoner. Ved køb af en hovedtelefon får man en løs connector, som gør det muligt ved senere lejligheder at bruge en anden og bedre hovedtelefon.

Arvid Duus, der er operating manager i SAS, har forklaret, at han har været ansat i SAS siden 1969. Af fly med inflight musik (Air Bus) har SAS i dag 6 indregistreret i Danmark, 2 i Sverige og 3 i Norge. I 2002 var ingen fly med inflight musik indregistreret i Sverige. Det er et problem, at de øvrige fly ikke har inflight musik, idet konkurrencen gør det ønskeligt at kunne tilbyde entertainment. I de fly, der er indrettet hertil, udleveres hovedtelefoner gratis. Efter brug bliver de repareret og rengjort. Der sendes 18 musikkanaler og 12 film. Alle film starter samtidig og begynder forfra, når de er færdige. Der vises ikke film ved flyvninger inden for Europa. Selv om hovedtelefoner udleveres gratis, foretrækker mange, navnlig børn og unge, at lytte til musik på deres egen medbragte disc-man. Det er offentligretlige regler, forsikringsforhold og politiske forhold, som er bestemmen- de for, i hvilket land flyene bliver indregistreret.

Kim Houmark Hansen, der er inflight entertainment manager i MyTravel Airways, har forklaret, at han har været ansat i selskabet siden 1989. Premiair blev etableret i 1994 ved en sammenlægning af Conair og Scanair. Selskabet driver chartertrafik og råder over 11-12 fly, som alle – foruden boarding musik – har inflight musik. Belægningsprocenten er ca. 98. Film vises kun, når flyvetiden er over 2 ½ time. Der er 10 musikkanaler og to videokanaler. Der vises én film pr. flyvning, idet dog et af flyene har 12 filmkanaler. Man sælger hovedtelefoner for 40 kr., på oversøiske ture dog 50 kr. De solgte hovedtelefoner omfatter ikke en løs connector. En hovedtelefon, der er solgt på udturen, kan også bruges på hjemturen. Også en hovedtelefon fra MyTravel, som er købt på en tidligere rejse, kan anvendes, men det sker vistnok kun sjældent, at sådanne tidligere købte hovedtelefoner medbringes. Man forsøger at hindre, at passagererne bruger egne hovedtelefoner, som ikke hidrører fra MyTravel. Passagerer, som følges, må gerne skiftes til at anvende en købt hovedtelefon. Ca. 23 % af passagerne køber hovedtelefoner. Andelen har været faldende, bl.a. fordi nogle medbringer egen underholdning. Foruden ved salget af hovedtelefoner har man indtægter på reklamer. Der er bl.a. udgifter til leje af film. Blandt selskabets konkurrenter kan nævnes det spanske selskab Spanair og det svenske selskab Britannia.

Theis Rodian, der er afdelingsleder i Maersk Air, har forklaret, at selskabet driver såvel rute som chartertrafik. Man har siden 1997-98 haft entertainment på flyene i chartertrafik. Det drejer sig om 6 fly, for tiden dog kun 3-4 fly. Der er kun entertainment, når flyvetiden er mindst ca. 3 timer. Belægningsprocenten på charterflyene er ca. 85. Man sælger hovedtelefoner for 30 kr. Der medfølger en løs connector. Ca. 20 % af passagererne køber hovedtelefon. Genbrug af de solgte hovedtelefoner er i orden, men bortset fra genbrug på hjemturen mener han ikke, at genbrug er normalt. Anvendelse af andre medbragte hovedtelefoner forsøger man at modvirke, idet man i givet fald fortæller, at der skal betales for produktet (lytningen). Der er 9 lydkanaler, heraf 7 musikkanaler, 1 kanal til film og 1 til børneunderholdning. Der vises én film pr. flyvning. Entertainment-programmet giver underskud, idet der bl.a. er relativt store udgifter til leje af film. Tilbud om entertainment er en konkurrenceparameter. Blandt selskabets konkurrenter er spanske og græske charterselskaber.

Kirsten Weirnes, der er manager i Sterling European Airlines, har forklaret, at hun har været anset i selskabet siden 1972. Det nye selskab blev dannet i 1994. Selskabet driver nu overvejende lavprisrutetrafik. I chartertrafikken er belægningsprocenten ca. 95. Man har 10 fly med entertainment system, som anvendes såvel i rute- som i chartertrafikken bortset fra flyvninger inden for Skandinavien. Der er 6 musikkanaler og vises én film på hver flyvning. Man sælger hovedtelefoner for 30 kr., og 15-20 % af passagererne køber. Det er normalt, at de solgte hovedtelefoner genbruges på hjemturen. De må også gerne genbruges på senere rejser, men hun ved ikke, i hvilket omfang dette sker. Selskabet har valgt boarding musik fra, fordi omkostningerne er for store. Der er også andre omkostninger end vederlaget til KODA. Man overvejer også at stoppe med inflight entertainment, som bortset fra charter giver underskud.

5. Parternes procedure

KODA har anført, at de tariffer, som fremgår af KODA's påstand 1, ikke kan anses for urimelige. De er alene udtryk for en videreførelse af den tidligere fællesskandinaviske aftale mellem SAS og STIM og af de aftaler med de tre øvrige selskaber, som efter intensive forhandlinger blev indgået i begyndelsen af 2000, og som efterfølgende blev godkendt af Kulturministeriet. De sidstnævnte aftaler blev indgået under hensyn til den første rapport om det europæiske prisniveau udarbejdet af KPMG, og der er ikke senere fremkommet nye oplysninger af betydning, idet revisionsfirmaets anden rapport fra oktober 2001 viser det samme som den første rapport. 2000-aftalerne var endvide-

re – med en vis prisreduktion – en videreførelse af de aftaler, som blev indgået i 1992. I denne situation, hvor der gennem en årrække har eksisteret en aftalt tarif i Danmark, kan der – som det fremgår af såvel Kulturministeriets som Ophavsretslicensnævnets praksis på andre områder – ikke lægges afgørende vægt på oplysninger om prisniveauet i andre lande. Den foretagne sammenligning med priserne på andre områder, herunder for baggrundsmusik i butikker og for biografers filmforevisning, indikerer ikke, at flytarifferne er for høje.

Det eneste nye, som er fremkommet siden indgåelsen af 2000-aftalerne, er den aftale, som i 2002 er indgået mellem SAS og STIM vedrørende de SAS-fly, som er indregistreret i Sverige. Der kan imidlertid ikke lægges vægt på denne aftale, dels fordi den er indgået på baggrund af KPMG's rapport fra oktober 2001, som af de nedenfor anførte grunde ikke bør tillægges betydning, dels fordi den er indgået i en situation, hvor SAS ikke havde svensk indregistrerede fly med inflight musik.

Det må lægges til grund, at inflight musik har en væsentlig større værdi end boarding musik. Inden for inflight musik er der sket en udvikling, som indebærer en øget bug af musik, jf. at SAS nu stiller 18 musikkanaler og 12 filmkanaler til rådighed for passagererne. Det afgørende må være omfanget af tilrådighedsstillelsen, ikke den faktiske brug af musikken. Dette følger af, at tilstedeværelsen af et entertainmentprogram er en konkurrenceparameter for flyselskaberne, og af, at det i forhold til KODA er disse og ikke passagererne, som er brugere. At det afgørende er omfanget af tilrådighedsstillelsen og ikke omfanget af den faktiske brug, følger også af nævnets praksis på andre områder. SAS udlåner hovedtelefoner til passagererne gratis, medens de øvrige flyselskaber sælger hovedtelefoner for 30-50 kr. Dette vederlag er så beskedent, at det ikke kan antages at have nogen væsentlig betydning for passagerernes faktiske brug af musikken. Der kan derfor ikke – som påstået af flyselskaberne – lægges vægt på antallet af solgte hovedtelefoner. Dette ville også af andre grunde føre til forkerte resultater, idet der i så fald hverken tages hensyn til genbrug på senere ture, deling blandt passagerer, som rejser sammen, eller medbringelse af egne hovedtelefoner. Hvis vederlaget skulle sættes i forhold til andelen af passagerer, som faktisk lytter, måtte tarifferne forhøjes.

Som nævnt bør der ikke lægges afgørende vægt på sammenligninger med andre lande, når der gennem en årrække har foreligget en aftalt dansk tarif. Sådanne sammenligninger er erfaringsmæssigt meget vanskelige på grund af forskelle i tarifstrukturer, traditioner inden for ophavsrettens område, leveomkostninger og andre forhold. Prisforskelle kan eksempelvis afspejle et forskelligt syn på, om

hovedvægten skal lægges på omfanget af tilrådighedsstillelsen eller på omfanget af den faktiske brug. Der kan også være tale om, at den tekniske udvikling skaber nye typer af musikbrug – her brug af inflight musik – som der i nogle lande endnu ikke er taget højde for. Priserne må stå i forhold til leveomkostningerne, som er forskellige fra land til land, og det er derfor naturligt, at de skandinaviske lande gennemgående ligger i den høje ende ved prissammenligninger. Valutakursændringer kan medføre forskydninger ved en sammenligning, men faldende kurser på andre landes valutaer bør som udgangspunkt ikke tillægges betydning ved en vurdering af KODA's tariffer.

De nævnte generelle forhold er en del af baggrunden for KODA's indvending mod, at KPMG's rapport fra oktober 2001 tillægges betydning. Hertil kommer forskellige yderligere forhold. Visse af de udenlandske tariffer bygger på principper, som efter KODA's opfattelse er usaglige. Dette gælder den tyske tarif, hvorefter der alene sker end forhøjelse med 25 % i tilfælde, hvor der tilbydes inflight musik, hvilket slet ikke afspejler værdien af denne musik. Det gælder endvidere den belgiske og den hollandske tarif, som sætter vederlaget i forhold til omsætningen ved salg af hovedtelefoner. Endvidere bygger beregningerne for visse landes vedkommende på forudsætninger, som efter KODA's opfattelse ikke er korrekte. Dette gælder navnlig for England og Irland, hvis tariffer lægger vægt på antallet af passagerer, som faktisk lytter til inflight musik. Dette afspejles ikke på korrekt måde, når antallet for SAS' vedkommende sættes til 23 % af passagererne og for de øvrige flyselskabers vedkommende til antallet af passagerer, som køber en hovedtelefon.

I øvrigt viser de foretagne beregninger, at KODA's vederlag for boarding musik ligger under det gennemsnitlige europæiske niveau i de lande, hvor dette vederlag kan udskilles. Ser man på vederlaget for inflight musik i de lande, hvor dette vederlag kan udskilles, og foretages de nødvendige korrektioner, viser beregningerne, KODA's vederlag vel ligger noget over gennemsnittet, men dette kan – når de foran omtalte forhold tages i betragtning – ikke begrunde en nedsættelse.

Til støtte for sine påstande 2 og 3 har KODA anført, at prisreguleringsklausuler og vilkår om, at tariffen er gældende indtil videre og kan opsiges med et vist varsel, er almindelige i KODA's aftaler og er godkendt i Ophavsretslicensnævnets praksis.

Flyselskaberne har til støtte for deres påstand om frifindelse for KODA's påstande og til støtte for deres selvstændige påstande vedrørende vederlaget for boarding musik og vederlaget for inflight musik i tilfælde, hvor hovedtelefoner udleveres gratis, anført, at det ved KPMG's rapport fra okto-

ber 2001 er dokumenteret, at KODA's tariffer væsentligt overstiger det europæiske niveau, og at dette bør føre til, at KODA's tariffer nedsættes, så de svarer til de tariffer, som i 2002 – på baggrund af KPMG's rapport – blev aftalt mellem SAS og STIM for så vidt angår SAS' svensk registrerede fly og mellem det svenske charterselskab Britannia og STIM.

De tidligere aftaler med KODA kan ikke tillægges vægt i den foreliggende situation, hvor flyselskaberne først i 1996 blev opmærksomme på misforholdet mellem KODA's priser og det almindelige europæiske niveau, og hvor flyselskaberne siden har gjort, hvad der var muligt, for at få KODA's priser sat ned. Ved 2000-aftalerne accepterede Sterling, Maersk og Premiair, at KODA's priser foreløbig alene blev nedsat, så de svarede til priserne i den fællesskandinaviske aftale mellem SAS og STIM. Så længe denne aftale eksisterede, kunne man ikke komme længere ned. 2000-aftalerne kunne imidlertid opsiges med kort varsel, og da såvel disse aftaler som aftalen mellem SAS og STIM var opsagt, stod man frit i forhandlingerne. Konkurrencerådet pålagde KODA at indhente oplysninger vedrørende tarifferne i andre europæiske lande, og det er på grundlag af disse oplysninger, at KPMG's beregninger er foretaget. Efter opsigelsen af den tidligere aftale mellem SAS og STIM ønskede KODA ikke at deltage i fælles forhandlinger, og SAS førte derfor forhandlinger med STIM alene for de fly, som er indregistreret i Sverige, hvilket først førte til en prisreduktion på 30 % for 2002 og derefter til aftalen af september 2002 vedrørende tarifferne for 2003 og fremover.

Tarifferne i denne aftale er fastsat på baggrund af KPMG's rapport fra oktober 2001 vedrørende det europæiske prisniveau. Derfor er vederlaget for boarding musik på længere sigt steget, medens prisen for inflight musik er faldet. Flyselskaberne ønsker, at aftalen mellem SAS og STIM i det hele skal være retningsgivende også for KODA's tariffer. Når deres selvstændige påstande alene omfatter årene 2002-2004, beror det på, at aftalen mellem SAS og STIM for de følgende år indeholder en prisreguleringsklausul baseret på et svensk prisindeks. Når påstanden begrænses til årene 2002-2004, er der ikke grundlag for prisregulering. På længere sigt – når et rimeligt prisniveau er fastlagt – har flyselskaberne imidlertid ingen principielle indvendinger mod en prisreguleringsklausul eller mod en aftale indgået på opsigelsesvilkår.

Når KODA's priser væsentligt overstiger gennemsnittet i Europa, også selv om der bortses fra de sydeuropæiske lande, foreligger der en formodning for, at KODA misbruger sin monopolstilling.

KODA's tarif er også væsentligt højere end den finske tarif og den nye svenske tarif, hvilket henvisningen til de høje leveomkostninger i Danmark ikke kan forklare. Hvad angår Norge, er forholdet det, at TONO står sammen med KODA, men at man i øvrigt afventer udfaldet af nærværende sag. Ved sammenligningerne med det europæiske gennemsnit bør Norge derfor ikke medregnes. Også efter den sammenligning mellem priserne for inflight musik, hvor der efter ønske fra KODA er foretaget forskellige korrektioner vedrørende de i beregningerne anvendte forudsætninger, er KODA's vederlagskrav langt højere end gennemsnittet.

Til støtte for påstanden vedrørende vederlaget for inflight musik i tilfælde, hvor der kræves betaling for hovedtelefoner, har flyselskaberne anført, at den mellem SAS og STIM aftalte tarif bygger på den forudsætning, at flyselskabet udleverer hovedtelefoner gratis. Denne aftale forudsætter således, at alle passagerer kan høre musik. Når flyselskabet tager betaling for hovedtelefoner, må der foretages en reduktion svarende til den andel af passagererne, som ikke køber en hovedtelefon, og som derfor ikke har nogen mulighed for at høre musikken. Det synspunkt om tilrådighedsstillelse, som KODA henviser til, er ikke holdbart. Der skal heller ikke betales kabelvederlag for en husstand, som ikke er tilsluttet kabelanlægget i en beboelsesejendom. Der er i påstanden taget hensyn til, at det for chartertrafik gælder, at en hovedtelefon, som er købt på udrejsen, normalt også anvendes på hjemrejsen. Bortset herfra må det lægges til grund, at genbrug af hovedtelefoner kun finder sted i meget begrænset omfang.

6. Ophavsretslicensnævnets bemærkninger

Det fremgår af revisionsfirmaet KPMG's beregning af 16. oktober 2001, at de tariffer for brug af musik i fly, som fremgår af KODA's påstand 1, og som er en videreførelse af en tidligere, nu opsagt aftale, samlet – dvs. når såvel vederlaget for boarding musik som vederlaget for inflight musik medtages – fører til vederlag til KODA, som væsentligt overstiger, hvad der i gennemsnit skulle have været betalt i de andre europæiske lande, der indgår i undersøgelsen. Dette gælder, selvom der tages højde for de skævheder, der er påpeget af KODA. Det af KODA forlangte vederlag er også væsentligt større end det vederlag, som skulle have været betalt i Tyskland og Finland samt – efter den nedenfor omtalte prisreduktion i 2002 – i Sverige. For så vidt angår Norge bemærkes, at det efter det oplyste må lægges til grund, at der her reelt ikke er taget stilling til vederlagsniveauet efter opsi-

gelsen af den tidligere aftale mellem SAS og KODA's svenske søsterorganisation, STIM, der også omfattede fly indregistreret i Norge og Danmark.

Der må af de grunde, som er anført af KODA, generelt udvises forsigtighed ved sammenligninger med ophavsretsorganisationernes tariffer i andre lande, ikke mindst ved sammenligninger med andre lande end vore nabolande. Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at sådanne sammenligninger ikke kan tillægges betydning ved vurderingen af rimeligheden af KODA's vederlagskrav. Hvad særligt angår flytarifferne, må det i denne forbindelse også tages i betragtning, at flyselskaberne opererer og konkurrerer på internationalt plan.

KODA's påstand 1 indebærer en videreførelse af de tariffer for 2000, som KODA i januar 2000 indgik aftale om med Sterling European Airlines, Maersk Air og MyTravel Airways, og som efter det oplyste tog udgangspunkt i priserne – omregnet til danske kroner – i den dagældende aftale mellem SAS og STIM omfattende alle SAS' fly. Efter opsigelsen af denne aftale er i 2002 mellem SAS og STIM indgået aftale vedrørende de fly, der er indregistreret i Sverige, først en midlertidig aftale for 2002 og derefter i september 2002 en permanent aftale for 2003 og frem. I disse aftaler er – på baggrund af oplysningerne om det europæiske vederlagsniveau indeholdt i KPMG's rapport – foretaget en væsentlig reduktion af STIM's hidtidige tariffer, idet tariffen for boarding musik dog på længere sigt er stigende.

På den foran anførte baggrund finder nævnet, at der set under ét bør ske en nedsættelse af KODA's flytariffer, og at dette i overensstemmelse med flyselskabernes påstande vedrørende vederlaget for boarding musik og vedrørende vederlaget for inflight musik i tilfælde, hvor hovedtelefoner stilles vederlagsfrit til disposition for passagererne, passende kan ske ved at følge priserne i aftalen af september 2002 mellem SAS og STIM omregnet til danske kroner. Disse påstande tages derfor til følge som nedenfor bestemt, medens flyselskaberne frifindes for KODA's påstand 1.

Flyselskabernes påstand vedrørende vederlaget for inflight musik i tilfælde, hvor hovedtelefoner stilles gratis til rådighed, er opbygget på samme måde som tariffen for inflight musik i KODA's påstand 1, i flyselskabernes hidtidige aftaler med KODA og STIM og i den gældende aftale mellem SAS og STIM. I disse tariffer indgår antallet af passagerpladser som en parameter, og der tages på denne måde hensyn til, i hvilket omfang flyselskabet stiller inflight musik til rådighed på den enkel-

te flyvning, hvorimod der ikke tages hensyn til omfanget af passagerernes faktiske brug af musikken. At der på denne måde lægges vægt på omfanget af tilrådighedsstillelsen og ikke på omfanget af den faktiske brug, svarer til praksis på andre områder og harmonerer med, at grundlaget for vederlagskravet er flyselskabernes fremførelse af musikken, ikke den enkelte passagers lytning. Det er heller ikke i sig selv udtryk for et højere vederlagsniveau.

Efter flyselskabernes påstand vedrørende vederlaget for inflight musik i tilfælde, hvor passagererne skal betale for en hovedtelefon, skal de tariffer, som gælder i tilfælde, hvor hovedtelefoner stilles gratis til disposition, nedsættes med forholdet mellem det antal passagerer, som køber en hovedtelefon, og det samlede antal passagerer. Hensigten er, at der i disse tilfælde skal lægges vægt på den faktiske brug af musikken. En sådan kombination af en tarif, der lægger vægt på tilrådighedsstillelsen, med en tarif, der lægger vægt på den faktiske brug, fører imidlertid ikke til et rimeligt resultat. Flyselskaberne må siges at stille musikken til rådighed for alle passagerer, selv om der skal betales et relativt beskedent vederlag for en hovedtelefon, og dette kan ikke i sig selv antages at have væsentlig betydning for omfanget af den faktiske brug af musikken. Det bemærkes herved, at det ikke kan lægges til grund, at alle passagerer lytter til musikken i de tilfælde, hvor hovedtelefoner stilles gratis til rådighed. Hertil kommer, at det af de grunde, der er anført af KODA, er usikkert, i hvilket omfang antallet af solgte hovedtelefoner afspejler antallet af passagerer, som lytter til musikken.

Nævnet finder herefter ikke grundlag for at give flyselskaberne medhold i deres påstand om, at vederlaget skal reduceres i de tilfælde, hvor der skal betales for en hovedtelefon. Dette indebærer, at de tariffer, som finder anvendelse i tilfælde, hvor hovedtelefoner udleveres gratis, også skal gælde i tilfælde, hvor der skal betales for en hovedtelefon.

Da KODA's påstande 2 og 3 vedrørende prisregulering og tariffens varighed er knyttet til KODA's påstand 1, og da denne påstand ikke tages til følge, tages heller ikke påstandene 2 og 3 til følge.

Thi bestemmes:

Det vederlag, som de indklagede, Sterling European Airlines A/S, Maersk Air I/S, MyTravel Airways A/S og SAS, for årene 2002-2004 skal betale til klageren KODA, for anvendelse af musik i deres dansk indregistrerede fly, fastsættes således:

Boarding musik

2002	1.441,65 kr. pr. fly
2003	1.441,65 kr. pr. fly
2004	2.608,69 kr. pr. fly

Inflight musik

Pr. flyvning mellem europæiske destinationer

År	Passagerpladser	
2002	indtil 100	51,32 kr.
2002	101-200	69,20 kr.
2002	over 200	83,62 kr.
2003	indtil 100	51,32 kr.
2003	101-200	69,20 kr.
2003	over 200	83,62 kr.
2004	indtil 100	30,40 kr.
2004	101-200	60,80 kr.
2004	over 200	72,66 kr.

Pr. flyvning mellem destinationer, hvor mindst én er uden for Europa (interkontinental flyvning)

År	Passagerpladser	
2002	indtil 100	58,82 kr.
2002	101-200	74,97 kr.
2002	over 200	89,50 kr.
2003	indtil 100	58,82 kr.
2003	101-200	74,97 kr.

2003	over 200	89,50 kr.
2004	indtil 100	36,33 kr.
2004	101-200	72,66 kr.
2004	over 200	100,83 kr.

I medfør af § 4 i bekendtgørelse nr. 25 af 14. januar 2004 om Ophavsretslicensnævnet bestemmes, at KODA skal betale halvdelen af udgifterne ved nævnets behandling af sagen, medens de indklagede flyselskaber én for alle og alle for én skal betale den anden halvdel.

Peter Blok

Asger Thylstrup

Hanne Bender