

PFU-SAK NR. 168/13

KLAGER: Statens vegvesen Vegdirektoratet ved vegdirektør Terje Moe Gustavsen
ADRESSE: Ref. Kommunikasjonsdirektør Sisel Faller, Postboks 8142 Dep, 0033 OSLO
TELEFON:
PUBLIKASJON: TransportMagasinet og tungt.no
PUBLISERINGSDATO: Nr. 3 - 2013 (22.03.2013) og 05.06.2013
STOFFOMRÅDE: Samferdsel
GENRE: Nyhetsartikkel (papir og nett)
SØKERSTIKKORD: Samtidige imøtegåelse, tilsvare
REGISTRERT: 18.06.2013
BEHANDLET I SEKR.: 20.06.2013
BEHANDLES I PFU: 29.10.2013
FERDIGBEHANDLET: 29.10.2013
BEHANDLINGSTID: 131 dager
KLAGEGRUPPE: Statlig institusjon
PFU-KONKLUSJON:
HENVISNING VVPL.:
RETTSBEHANDLING:
OMTALE/ANONYM.:
MERKNADER:

SAMMENDRAG:

TransportMagasinet publiserte i sitt **nr. 3- 2013 (22. mars)** en artikkel med stikktittel «**Dårlig bremsetilpassning:**», tittel: «**Livsfarlig og dyrt**» og ingress:

«Lastebilenes bremses er bra, likeledes tilhengernes bremses - hver for seg. Men når de kobles sammen blir resultatet veldig dårlig. Stadig flere mener at problemet ligger i lastebilens EBS-system. Og i Norge er private etterforskere på saken.»

I brødteksten uttalte privatetterforsker Finn Abrahamsen:

«- Sjåførar har blitt uskyldig dømt for noe som er en teknisk feil. Et problem man har kjent til siden 1970-tallet, men som myndighetene fortsatt ikke vil innrømme at er et problem. Man forholder seg i stedet til et EU-direktiv, sier Finn Abrahamsen, tidligere polititjenestemann med lang erfaring fra kriminalsaker. Sammen med kollega Jan-Arnt Skjølde, utreder de problemene med den dårlige bremsetilpassningen.

Finn Abrahamsen mener at det er personer som er sentralt plassert hos myndighetene som stopper mulighetene for å modernisere bremsetestene hos Statens vegvesen i Norge og Bilprovningen i Sverige.

-Man kan faktisk lure på om det ligger økonomiske årsaker bak at man ikke en gang vil forsøke å innføre de nye testmetodene som nå har blitt tatt fram.»

Under et bilde av Abrahamsen og Skjolden stod det:

«Finn Abrahamsen og Jan-Arnt Skjolden er to tidligere kriminalpolititjenestemenn som utreder problemene med dårlig bremsetilpassning. Dette for å kunne få sentrale myndigheter i Norge til å gjøre noe med saken, og ikke bare henvise til det EU-direktivet som Statens vegvesen arbeider etter.»

I en sideartikkel blir Volmax intervjuet. Det stod følgende:

«Volmax som driver verksteder etter de retningslinjer Statens vegvesen og våre leverandører (Volvo) setter. (...) Dette er en sak som berører konstruksjon og lovkrav. Derfor er det lastebilprodusenter, produsenter av bremsesystemer og Statens vegvesen som bør uttale seg.»

En forkortet versjon av artikkelen ble publisert på **Tungt.no** noe senere, 5. juni. Også her ble uttalelsen til Abrahamsen publisert.

KLAGEN:

Klager er Statens vegvesen Vegdirektoratet ved vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Klager mener Transportmagasinet har opptrådt i strid med Vær Varsom-plakaten punkt 4.14 (samtidig imøtegåelse) og punkt 4.15 (tilsvarsretten).

Klager reagerer spesielt på uttalelsene til privatetterforsker Finn Abrahamsen. Både på papir og nett stod det: *"Finn Abrahamsen mener at det er personer som er sentralt plassert hos myndighetene som stopper mulighetene for å modernisere bremsetestene hos Statens vegvesen i Norge og Bilprovningen i Sverige. - Man kan faktisk lure på om det ligger økonomiske årsaker bak at man ikke en gang vil forsøke å innføre de nye testmetodene som nå har blitt tatt fram.[...]"*

Klager skriver: «Vi mener uttalelsen er en mistenkeliggjøring rettet mot den myndighet som har valgt ikke å godkjenne den aktuelle bremsetesten og vi mener det er rimelig å anta at den jevne leser vil sitte igjen med samme inntrykk etter å ha lest avsnittet. Transportmagasinet er et magasin for aktører i tungbilbransjen, og vi legger derfor til grunn at magasinet i hovedsak leses av bransjefolk. Dermed er det rimelig å legge til grunn at den jevne leser av bladet intuitivt forstår at «myndighetene» i dette tilfellet dreier seg om Vegdirektoratet som er det eneste myndighetsorganet som godkjenner bremsetester i Norge. Dermed er anklagen de facto rettet mot Vegdirektoratet. En gjennomsnittlig leser av artikkelen vil sannsynligvis sitte igjen med inntrykket av ansatte i Vegdirektoratet, [...] har gått på akkord med sin moralske og faglige integritet. Dette ville vi selvsagt ha bestridt på det sterkeste om vi hadde fått komme til orde. Vi reagerer derfor på at Transportmagasinet ikke har gitt noen i direktoratet anledning til å imøtegå denne uttalelsen.»

Det opplyses om at artikkelen omhandlet en lokalt utviklet bremsetest som ikke er godkjent av Vegdirektoratet. Det er et begrenset fagmiljø i Vegdirektoratet som har jobbet med vurdering av bremsetesten, og anklagene treffer derfor en liten gruppe ansatte særlig hardt,

skriver klager.

Klager viser også til at lastebilprodusent Volmax i artikkelen gir uttrykk for at det er Statens vegvesen som bør uttale seg. Klager skriver: «Her blir redaksjonen altså gjort oppmerksom på at den bør innhente kommentar fra Statens vegvesen, en påpekning vi mener var helt på sin plass. Likevel unnlater redaksjonen å gjøre det vi mener er dens åpenbare presseetiske plikt.»

Klager presiserer at det kritiske søkelyset er helt legitimt: «At medier videreformidler kritiske ytringer fra enkeltpersoner og/eller grupper er en ubestridt rettighet og et allment gode vi selvsagt ikke bestrider. Det vi ikke hverken kan respektere eller akseptere er at et medium velger, slik det er gjort i dette tilfellet, å bidra til mistenkeliggjøring av ansatte i vår etat uten å gjøre sin selvsagte presseetiske plikt, nemlig å innhente tilsvaer og gi den angrepne part mulighet til å komme til orde. Vi mener det i denne saken burde vært åpenbart for redaksjonen at den fremsatte anklagen er av en slik karakter at den angrepne part måtte gis anledning til å kommentere den før saken ble publisert.»

TILSVARSRUNDEN:

TransportMagasinet (TM) avviser klagen. Ifølge TM er ikke beskyldningene mot Statens vegvesen av en slik art at retten til samtidig imøtegåelse er utløst. Det vises til at det ikke først og fremst rettes et kritisk søkelys på myndighetene, men mot kjøretøyprodusentene og at det derfor er Volvo og Scania som har fått uttale seg.

Slik TM ser det, retter ikke Abrahamsens uttalelser seg mot navngitte personer, men mot statlige institusjoner som Statens vegvesen i Norge og Svensk Bilprovning i Sverige: «At fagmiljøet som stiller med disse sakene innen direktoratet er en liten gruppe er ikke noe vi kunne ha kjennskap til. [...] Jeg mener at vår artikkel ikke er av en slik art at vi burde gitt Statens vegvesen samtidig imøtegåelse. Det er en privatetterforsker som under fullt navn mener at noen hos myndighetene i Norge og Sverige stopper mulighetene til å modernisere bremsetestene på tunge kjøretøyer. Den samme etterforskeren "lurer på om det ligger økonomiske årsaker bak...". Dette kan ikke treffe en liten gruppe ansatte særlig hardt, slik klageren hevder. Hovedsakelig handlet artikkelen om bremsetilpassing mellom lastebil og tilhenger, ikke om myndighetenes håndtering av denne. Derfor lot vi lastebilprodusentene komme til i samme utgave. »

Når det gjelder tilsvaersretten minner TM om at artikkelen kom ut 22. mars og at bladet ikke har hørt noe fra Statens vegvesen i denne saken: «Hadde Statens vegvesen tatt kontakt med oss og bedt om å få komme med et tilsvaer så hadde vi selvsagt gitt dem mulighet til det. At de derimot velger å vente nesten tre måneder, før de så klager saken inn for PFU synes jeg er underlig.»

Til slutt skriver TM: «Avslutningsvis vil jeg legge til at saken vi har omtalt er ytterst viktig av hensyn til rettsikkerheten og trafikksikkerheten. Diskusjonen rundt korrekt testing av bremsen på tunge kjøretøyer har vart i mange år, og opptar fagmiljøene og bransjen vi skriver for. Det er viktig at man skal kunne stole på at vogntog som har vært på en bremsetest faktisk har gode nok bremsen. Har de ikke det utgjør de en trafikkfare, samtidig som føreren av vogntoget risikerer å bli straffeforfulgt hvis en ulykke skulle oppstå. Når det gjelder bremsetesten vi omtaler så er ikke det "en lokalt utviklet bremsetest som ikke er godkjent av Vegdirektoratet", slik klageren skriver. Derimot er det en mulighet for enkelte å foreta en

“real life”-test med retardasjonsmåler. Så vidt meg bekjent er det fortsatt tillatt å teste bremses ved retardasjonsmåling, men dette er en testmetode som inntil nylig har vært omfattende og tungvint, men som med nytt utstyr har blitt betraktelig enklere å utføre. Det er med andre ord snakk om utstyr som forenkler en allerede godkjent test, ikke en ny bremsetester.»

Klageren hadde ingen ytterligere kommentarer.