

BESLUT

2019-02-04

Dnr: 18/01689

SAKEN

Uppdrag granskning – Kommungranskarna: Västervik – del 2, SVT1, 2018-03-21, inslag om Västerviks flygplats; fråga om opartiskhet, saklighet och respekt för privatlivet

BESLUT

Inslaget frias. Det strider inte mot kraven på opartiskhet och saklighet eller bestämmelsen om respekt för privatlivet.

INSLAGET

Inslaget utgjorde en granskning av hur kommunen satsat 10 miljoner kronor på att bygga ut Västerviks flygplats. Skälet som angavs för att förlänga landningsbanan med 400 meter var för att möjliggöra för affärsflyg, taxiflyg och ambulansflyg att kunna landa där. I inslaget sades det dock att flygplatsen, trots förlängningen, inte hade det som krävdes för att exempelvis ambulansflyg skulle kunna använda den.

I en sekvens i inslaget stod reportern på landningsbanan på Västerviks flygplats och samtalade med flygplatschefen (NN). I samtalet sades bland annat följande.

(Reporter) – Med ambulansflyg då får man göra några investeringar till då eller, för att det ska bli verklighet? (NN) – Ja, tekniskt sett måste vi börja med att ha en bana som klarar av det här, sen så finns det ytterligare ett antal parametrar som man måste...(Reporter) – Vad är det som måste till då? (NN) – Jag har inte exakt i huvudet, men det finns ju ett regelverk Transportstyrelsen har och sen så finns det också ambulansföretagen, transportföretagen som har sina operativa minima.

Därefter sa reportern följande.

Men kan det vara så att flygplatschefen inte riktigt har koll på regelverket? Kommer ambulansflyg verkligen att kunna landa? När vi går igenom de krav som ställs på en flygplats för att kunna ta emot kommersiellt flyg, till exempel ambulansflyg, ser vi att det krävs betydligt mer än bara asfalt. Vi åker till Umeå och träffar [namn på företag] nordens största ambulansflygbolag. De flyger ungefär 4 000 patienter om året med

sina sju flygplan. Men för de är Västerviks flygplats inget alternativ. Inte ens nu, efter utbyggnaden.

Driftchefen för ovan nämnda ambulansflygbolag medverkade i inslaget och sa bland annat följande.

Vi använder bara de flygplatser som är godkända att landa på. Det ska finnas en infrastruktur som gör att kommersiellt flygplan kan landa. Och det innebär att det ska finnas en flygledning, en utbildad person i tornet, som till exempel en trafikledare eller en AFIS-tjänsteman, en utbildad sådan person. Att det ska finnas någon som ser till att banan är ren och kan rapportera till oss att den är ren. Och att det inte finns något djur på den eller att, eller snö, det ska vara klart att landa. Inget annat flygplan så att vi riskerar att krocka med någon annan. Det ska finnas möjlighet för att tanka planet och det ska finnas möjlighet till de-icing. Och den infrastruktur som de här godkända flygplatserna har.

Därefter sa reportern bland annat följande.

Men flera av de här kraven uppfyller inte Västerviks flygplats. Och det finns inte heller några planer på att försöka uppnå dem. Där under snötäcket ligger den nya landningsbanan, men inga plan kan landa. Det finns nämligen varken snöröjningen eller avisningsutrustning. Men man saknar också en godkänd trafikledning på flygplatsen vilket är ett absolut krav. Inget tyder på att Västerviks flygplats kommer att kunna användas av ambulansflyg såvida inte stora investeringar görs på personal och utrustning. Men det har aldrig nämnts i debatten eller i beslutsunderlagen. [---] Drömmen om linjeflyg verkar avlägsen. Men kanske inte så avlägsen som man kan tro. I vår granskning stöter vi nämligen på några märkliga fakturor. Det visar sig att kommunledningen sen länge haft tillgång till ett eget litet flygbolag på Västerviks flygplats. Återkommande, på beställning har kommunledningen flugit till bland annat Visby och Stockholm, men också till Norge och till Danmark. Totalt handlar det om uppemot 50 flygningar i ett 46 år gammalt sportflygplan, flygningar som fakturerats kommunen av pilot och hans bolag som helt saknar tillstånd för kommersiell flygverksamhet. [...] Men det är inte vem som helst som flugit kommunens politiker och tjänstemän. Det är kommunens egen flygplatschef [NN], som använt sitt eget sportflygplan.

I en intervju med NN sades följande enligt den textning som visades.

(Reporter) – Det kallas för "svartflyg" när man flyger utan giltigt certifikat. (NN) – Nej, det här är inte svartflyg! Man får ta med passagerare. Vad de har för syfte...Det handlar inte om det. Jag tjänar inga pengar på det och jag annonserar inte. Det är ungefär som om det ringer nån till flygklubben och säger: "Vi skulle vilja flyga några personer..." Det kan vara en svensexå eller vad som helst. Då gör de det. (Reporter) – Efter vårt avslöjande om de här flygningarna har kommunen bestämt sig att inte längre nyttja [NN] och hans flygplan. I dag står Västervik med en utbyggd flygplats som kostat skattebetalarna över 10 miljoner kronor. Men eftersom den saknar förutsättningar för att bli godkänd är nyttan med den mycket begränsad. Inga ambulansflyg, affärsjet och endast ett fåtal av de taxifyg som finns i Sverige kan landa. Men på kommunen säger samhällsbyggnadschefen [namn] att han ändå tror att det ska lösa sig. Han menar att han fått annan information om vilka krav som ställs och hoppas att kunna provlanda med de första ambulansflygen nästa sommar.

Driftchefen för ambulansflygbolaget medverkade i inslaget och sa bland annat följande.

De krav vi ställer på en flygplats som vi ska landa på är ju att den är, att vi följer EASA:s regelverk, att flygplatsen är godkänd för kommersiellt ambulansflyg eller kommersiellt flygbolag. Så de kraven är redan ställda av EASA, att flygplatsen ska vara godkänd, och därefter följer vi de reglerna och använder de flygplatserna. Vi använder inga andra flygplatser.

Kameran svepte över en snötäckt landningsbana. Därefter sa reportern bland annat följande.

Och det är när flygplatsen i Västervik ser ut så här som den kanske mest av allt skulle behövas. För att undvika långa ambulanstransporter i dåligt väglag. Men det finns ingen snöröjning eller avisningsutrustning i beredskap. Och egentligen spelar det ingen roll, för inte ens på sommaren kan ambulansflygen landa eftersom det saknas trafikledning som är ett absolut krav.

Inslaget avslutades med att reportern intervjuade NN. I intervjun sades följande enligt den textning som visades.

(Reporter) – Är du trafikledare? (NN) – Nej, jag är inte trafikledare. (Reporter) – Du har inte den kompetensen? (NN) – Ja, kompetens...Det är ju... (Reporter) – Har du trafikledarkompetens på pappret? (NN) – Nej, jag är inte trafikledare, varken - det finns ju olika typer av trafikledare... (Reporter) – Okej, vem ska då...[NN], vem ska då ta ner flygplanen? (NN) – Vilka flygplan? (Reporter) – Ambulansflyg. Vem ska ta ner planen? (NN) – Då får du...Jag kan inte svara på det.

ANMÄLAN

Inslaget är anmält av NN, flygplatschefen i Västervik. Han anser på närmare anförda grunder att inslaget strider mot kraven på opartiskhet och saklighet samt bestämmelsen om respekt för privatlivet.

Saklighet

Det påstods i inslaget att det varken finns trafikledning eller snöröjning på flygplatsen. Just nu finns ingen trafikledning, men anmälaren påtalade att det inom cirka ett år kommer att finnas procedurer som möjliggör landning visuellt efter molngenomgång. Snöröjning finns vid behov.

Nuvarande regelverk tillåter att ambulansflyg kan trafikera Västerviks flygplats. Detta efter att en instrumentinflygningsprocedur har publicerats med hjälp av satellitnavigering. Ingen personal behöver finnas i tornet som nämndes i reportaget. Även Transportstyrelsen bekräftar att så är fallet. Driftchefen som intervjuades från flygambulansföretaget uppgav fel information gällande regelverket. Anmälaren påtalade detta för programmakarna, att ambulansflyget kan trafikera Västerviks flygplats med hjälp av de nya satellitbaserade instrumentflygningsprocedurerna.

Det påstods felaktigt att inte heller affärsjet eller taxifyg kan landa på Västerviks flygplats.

I inslaget nämndes ett antal transporter som ska ha utförts av anmälaren. I verkligheten har några av dem även utförts av andra. Det är riktigt att anmälaren har flugit personer som han är bekant med. Någon kommersiell flygning har det inte varit fråga om i dessa fall, vilket påstods i inslaget. Ska man flyga kommersiellt måste man ha ett CPL, det vill säga ett kommersiellt flygcertifikat. De fakturor som skickats ut från anmälaren är helt lagliga och rimliga. Påståenden om svartflygningar är med andra ord inte bara sakfel utan även ett personligt påhopp som drabbar anmälaren som privatperson negativt.

Anmälaren varken äger eller har ägt ett eget flygbolag.

Opartiskhet

I flera av intervjuerna har viktig information klippts bort och uppgifter har inte kommunicerats med anmälaren för en möjlighet till bemötande.

Respekt för privatlivet

Att publicera namn och bild på anmälaren för att påskina att det är brottslig verksamhet som utövas i form av svartflyg, är ytterst kränkande och en mycket allvarlig anklagelse. Anmälaren är inte anställd av kommunen utan arbetar som konsult och bör inte hängas ut med respekt för privatlivet.

PROGRAMFÖRETAGETS YTTRANDE

Sveriges Television (SVT) anför följande.

Saklighet

Redaktionen hade under researcharbetet före sändning fått uppgiften från flera källor om att landningsbanan inte snöröjdes. Bland annat från kommunstyrelsens ordförande. Efter anmälan och i samband med arbetet med yttrandet gjorde redaktionen en extra koll med kommunens tekniska chef för att se om man nu ändrat rutinerna efter sändningen av reportaget - och fick då samma svar, det vill säga att landningsbanan inte snöröjs. Det finns inte heller den utrustning som erfordras vintertid för avisning av flygplan och mätning av halka och friktion på landningsbanan. Oavsett planer på framtida procedurer kvarstår faktum att det inte finns någon trafikledning.

För att få satellit eller instrumentinflygningsprocedurer godkända ställer Transportstyrelsen flera andra krav. Ett av dessa är krav på kommunikation från mark till flyg rörande förhållandena på flygplatsen, till exempel väder och hinder på banan. Detta framgår tydligt av Transportstyrelsens riktlinjer.

Det ambulansflygföretag som hördes i inslaget är med sina sju ambulansflyg störst och dominerar den svenska marknaden. Av flygsäkerhetsskäl trafikerar bolaget bara de 17 godkända flygplatserna i Sverige. Västerviks flygplats är inte

en av dessa. Nyligen blev till exempel Gävle flygplats av med sitt godkännande varvid trafiken med ambulansflyg direkt upphörde. Västervik är inte en godkänd flygplats och kommunen har tydligt uppgett att man inte har några planer på att ansöka om ett godkännande.

Nyligen genomfördes upphandlingen av ambulansflyg till den nya landstingsägda ambulansflygorganisationen i Sverige. I upphandlingsunderlaget presenterades en lista på 43 flygplatser som flygplanen rent tekniskt ska klara av att trafikera. Västerviks flygplats var inte en av dessa.

I ett möte med sjukvårdsledningen för landstingen Kronoberg, Jönköping och Kalmar län i december 2017 slogs det fast vilka flygplatser i de tre länen som är aktuella för den framtida ambulansflygorganisationen. Västervik var inte en av dessa flygplatser trots att utbyggnaden av landningsbanan då redan var klar och välkänd hos landstingsledningarna.

Det som påstods i reportaget gällande affärs- och taxifyg var en beskrivning av dagsläget. Taxi- och affärsflygverksamhet är per definition alltid kommersiell. Den GPS-inflygningsprocedur som kommunen vill genomföra tillåter inte kommersiell flygtrafik eftersom flygplatsen inte är godkänd av Transportstyrelsen.

I Sverige finns det en handfull etablerade företag som arbetar med taxifyg och affärsjet. Tillsammans har dessa drygt 20 registrerade flygplan. Rent tekniskt klarar eventuellt 1–2 flygplan av dessa att landa och starta på en flygplats med en 1 199 meter lång landningsbana (den nu utbyggda flygplatsen i Västervik). De företrädare redaktionen talat med på dessa företag säger dessutom att man enligt sina interna regelverk i stort sett enbart använder de 17 godkända flygplatserna i Sverige. Det främsta skälet är kravet på trafikledning och väderrapportering. Piloten kan på mindre flygplatser utan trafikledning inte få information om det finns andra plan på flygplatsområdet som är på väg att landa eller starta eller hinder på banan. För mindre sportflygplan är detta oftast inget problem då hastigheterna och sträckorna för start och stopp är betydligt kortare. Dessa plan kan också avbryta start- och landning på ett betydligt enklare sätt än jetdrivna flygplan (vilket taxi-, affärs- och ambulansflyg är).

Det framgår av fakturor, som fakturerats via flygplatschefens företag (enskild firma), att de drygt 50-tal flygningar som det redogjordes för i reportaget hade utförts av flygplatschefens flygplan. Utöver dessa flygningar fann redaktionen att ett par flygningar fakturerats av ett annat företag. Att reportaget fokuserade på flygplatschefens egna flygningar förklarades av hans ställning som just chef för flygplatsen.

Flygningarna, som beställts och genomförts på initiativ av passagerarna, var kommersiella eftersom de fakturerats (med moms) av anmälarens företag till kommunen. Enligt jurister på Transportstyrelsen, som redaktionen varit i

kontakt med, är det ingen tvekan om att en flygning anses vara kommersiell när ett företag tar betalt för att flyga personer. Anmälarens företag var registrerat för F-skatt och moms och gav honom totalt ett ”överskott av aktiv näringsverksamhet” med 2,3 miljoner kronor under åren 2012–2016. Kommersiella flygningar utan de tillstånd (CPL) som anmälaren själv uppger erfordras kallas inom flygbranschen för ”svartflyg” eftersom de strider mot lagar och regler. Ingen av de passagerare som medföljt har betalat något till anmälaren utöver det hans företag har fakturerat Västerviks kommun.

Opartiskhet

Anmälaren tackade ja till att bli intervjuad om den utbyggda flygplatsen. Att anmälaren själv förnekar att det skulle röra sig om ”svartflyg” fick han själv säga i en telefonintervju i inslaget.

Anmälaren driver en enskild firma som på beställning utfört flygningar mot betalning, en kommersiell verksamhet som drivs av ett företag och på så sätt är jämförbar med andra större flygbolags verksamhet. Han fick ta del av hela reportaget den 13 mars 2018, åtta dagar före sändning, och hade då en möjlighet att komma med invändningar mot innehållet.

Privatlivet

I sin roll som flygplatschef för en kommunägd flygplats har anmälaren en sådan ställning att han måste tåla att utsättas för en kritisk granskning. Han fick också möjligheten att bemöta all kritik.

Anmälaren är flygplatschef, vilket han också uppger i sin anmälan, och är kontrakterad för detta uppdrag av kommunen ”tillsvidare”. Han fakturerar sitt arvode till kommunen varje månad. I kommunens dokument och i till exempel brev till myndigheter och av kommunledningen presenteras han som flygplatschef. Flygplatsen är helägd av kommunen och finansieras i stort sett helt av skattemedel. SVT kan inte finna att en kritisk granskning av hur han utövar rollen som flygplatschef utgör ett omotiverat intrång i hans privatliv.

KOMMENTAR PÅ SVT:S YTTRANDE

Anmälaren anför följande.

Saklighet

När det gäller underhåll på flygplatsen så finns snöröjning. Eftersom flygplatsen inte har någon linjetrafik i dag så sker snöröjning efter behov. Inte bara av uppställningsplatser utan även själva banan. Detta har gjorts de 20 sista åren med en av kommunen godkänd entreprenör. Kommunens tekniska chef är tyvärr inte uppdaterad eller så har frågan ställts på ett sådant sätt att den har misstolkats.

För närvarande sker samtal med ett ambulansflygföretag om att använda

Västerviks flygplats. Enligt ett samtal med Transportstyrelsen kan konstateras att ambulansflygföretaget redan i dag kan använda flygplatsen.

Redan före år 2018 kunde flygplatsen användas för ambulansflyg, dock bara för landning under visuella väderförhållanden och om operatörens interna regelverk medger detta.

Anmälaren har tagit fram underlag i form av fakturor för tiden 2012–2016 och kan konstatera att han blev flygplatschef 2016. Det finns fakturor från år 2016 och framåt som härrör sig till skötsel och drift av flygplatsen, det vill säga inga resor. Det finns 13 fakturor, för cirka 20 resor som är för del i kostnader för själva transporten under åren 2012–2015. Anmälaren känner personerna och de har haft en löpande kontakt då han erbjudit samåkning till platser som han själv besöker eftersom han själv tycker det är stimulerande att kunna hjälpa till. Flygningarna har inte bedrivits kommersiellt och har varit helt utan vinstsyfte.

Det ekonomiska bidrag som han erhållit motsvarar bara en del av totalkostnaden och personernas redovisning om vem som ska betala har han inte haft någon synpunkt på. Däremot har han uppfattat att hjälpen med transporten har sparat betydande belopp och tid för passagerarna. Att SVT tar upp överskott av näringsverksamhet med 2,3 miljoner (2012–2016) är anmärkningsvärt då det överhuvudtaget inte har med någon flygverksamhet att göra. Det har varit flera tillfällen då han har varit upptagen och fått tacka nej.

År 2012 kom det ett nytt regelverk från EASA (Europeiska Luftfartsmyndigheten) som förtydligade att man kan samåka och att passagerare kan medfölja och betala för transporten, dock med den begränsningen att själva transporten inte var i vinstsyfte och även begränsad till max sex personer inklusive piloten. Detta regelverk finns även hos Transportstyrelsen och kallas cost-share. Cost-share är inte svartflygning så länge det görs enligt reglerna. Skulle det däremot vara så att piloten inte betalar sin andel av de direkta kostnaderna så är det att betraktas som svartflyg.

Opartiskhet

Det stämmer inte att NN fick möjlighet att bemöta all kritik. NN kontaktade redaktionen vid ett flertal tillfällen utan svar. SVT skriver även att anmälaren fick ta del av hela reportaget åtta dagar innan, vilket i själva verket var en dag innan.

Respekt för privatlivet

SVT menar att de utför en kritisk granskning av hur anmälaren utövar rollen som flygplatschef. Anmälaren anför att hans kritik inte handlar om detta utan i stället hur det framställer honom i reportaget. Det vill säga att han utför olagliga handlingar genom svartflyg, kommersiell flygtrafik och märkliga fakturor.

SVT:S TILLÄGGSYTTRANDE

SVT anför följande.

Saklighet

Anmälaren skriver att flygplatsbanan snöröjs efter behov, vilket kommunens tekniska chef antingen inte har varit uppdaterad om ”eller så har frågan ställts på ett sådant sätt att det har misstolkats”. Redaktionen har i samband med arbetet med yttrandet i ärendet tagit kontakt med samhällsbyggnadschefen i kommunen, som uppger att det inte görs någon snöröjning av landningsbanan vintertid utan endast av vägen och uppställningsplatsen för helikopter.

Det som anmälaren anför om samtal med ett ambulansflygföretag om att använda Västerviks flygplats kan SVT inte finna har någon relevans för granskningsnämndens bedömning av inslaget. Det är för övrigt inte kommunen, utan landstinget som upphandlar ambulansflyget. Därefter väljer ambulansflyget vilka flygplatser som kan trafikeras.

Redaktionen har granskat fakturor till Västerviks kommun från anmälarens företag. Fakturorna är från tidsperioden 2009–2017 och vid samtliga tillfällen har representanter för kommunen varit passagerare vid flygresor. Det rör sig om totalt minst 45 enkelresor med flyg. Detta finns dokumenterat hos redaktionen. Redaktionen är väl bekant med regelverket för så kallad cost-share. Det är ett väl avgränsat undantag från de regler som gäller för passagerartrafik med flyg. Enligt Transportstyrelsens juridiska expertis som redaktionen har varit i kontakt med kan de ovan nämnda flygningarna aldrig falla under detta undantag i regelverket.

I de fall som det talades om i inslaget rör det sig om kommersiella flygningar som fakturerats av anmälarens företag. Enligt reglerna för cost-share ska, som anmälaren också skriver, piloten betala för sin del av flygningen. Det är i det sammanhanget noterbart att anmälarens företag har fakturerat kommunen för hela landningsavgiften enligt flygplatsernas prislista i de fakturor som granskats, piloten har alltså inte betalat för sin del. Fakturorna har inte heller gått till de enskilda passagerarna utan samlats till kommunen. Enligt kommunstyrelsen är det de som har kontaktat anmälaren för att fråga om han har kunnat flyga de till olika platser och inte omvänt som bör vara fallet vid cost-share, det vill säga att piloten planerar att flyga till en viss plats och erbjuder andra att åka med.

Opartiskhet

Anmälaren förnekar att han har fått möjlighet att ta del av reportaget och kommentera kritik. Till detta ställer sig SVT frågande. Kommunledningen i Västervik fick ta del av reportaget i sin helhet i form av ett transkriberat manus den 13 mars 2018 och redaktionen har dokumentation på att samhällsbyggnadschefen vidarebefordrade detta till anmälaren samma kväll. Anmälaren ombads då att lämna sina eventuella kommentarer till honom, eftersom kommunen helst ville lämna sina kommentarer samlade.

ANMÄLARENS KOMMENTAR PÅ SVT:S TILLÄGGSYTTRANDE

Anmälaren anför följande.

Saklighet

Snöröjning görs efter behov av banan och andra ytor. Kommunen betalar för snöröjning av flygplatsen inklusive landningsbanan sedan lång tid tillbaka. Detta kan bekräftas av den föregående flygplatschefen som gärna kan kontaktas och kommer att bekräfta detta. Detta hade varit mer relevant att fråga anmälaren eller den föregående flygplatschefen om. Anmälaren har bifogat en bild där landningsbanan snöröjs.

Cost-share som finns beskrivet i EASA:s regelverk säger inte hur mycket varje medföljande resenär ska betala, utan att även piloten bidrar till själva transporten. Om det har varit en eller två personer eller tre så har kostnaden alltid varit i stort sett samma. Det som gäller vid samåkning är att det inte blir ett vinstsyfte och att det är begränsat till max sex personer inklusive pilot.

SVT anför att kommunen betalat hela landningsavgiften, dock har SVT inte kontrollerat om det fanns ett så kallat årligt landningskort. De flesta år har detta funnits, detta ligger på cirka 10 000 kronor och möjliggör landning utan begränsning på av Swedavia anslutna flygplatser. Hela beloppet på 10 000 kronor betalas tillbaka av Swedavia till kommunen där flygplanet är baserat, det vill säga Västerviks kommun.

AKTUELLA BESTÄMMELSER

SVT ska utöva sändningsrätten opartiskt och sakligt samt med beaktande av att en vidsträckt yttrande- och informationsfrihet ska råda i televisionen (13 § i sändningstillståndet).

Av betydelse för bedömningen är också bestämmelsen om att SVT ska stimulera till debatt, kommentera och belysa händelser och skeenden samt granska myndigheter, organisationer och företag som har inflytande på beslut som rör medborgarna (8 § i sändningstillståndet). Dessa skyldigheter innebär enligt granskningsnämndens praxis att ett program eller inslag kan ha en kritisk infallsvinkel utan att strida mot kravet på opartiskhet. Om allvarlig kritik riktas mot en klart utpekad part ska dock den kritiserade få bemöta eller kommentera kritiken. Som regel ska detta ske i samma program eller inslag. Att en part vägrar att medverka hindrar inte att ett program eller inslag sänds. Om möjligt bör i sådana fall den kritiserades uppfattning redovisas på något annat sätt.

Kravet på saklighet innebär främst att uppgifter som är av betydelse för

framställningen ska vara korrekta och att framställningen inte får vara vilseledande, till exempel genom att väsentliga uppgifter utelämnas. SVT ska före sändning av program så noggrant som omständigheterna medger kontrollera sakuppgifter i programmet (13 § andra stycket i sändningstillståndet).

SVT ska respektera den enskildes privatliv i programverksamheten om inte ett oavvisligt allmänt intresse kräver annat (15 § i sändningstillståndet). Bestämmelsen är avsedd att ge skydd för den personliga integriteten. Den tillämpas även i fall med namnpublicering vid brott eller misstanke om brott.

GRANSKNINGSNÄMNDENS BEDÖMNING

Saklighet

NN har uppgett att det i inslaget felaktigt påstods att taxi-, affärs- och ambulansflyg inte kan landa på Västerviks flygplats. Av materialet i ärendet framgår det att Västerviks flygplats vid den aktuella tidpunkten saknade de förutsättningar som, enligt uppgift från en intervjuad företrädare för ett stort nordiskt ambulansflygbolag, krävs för att bli godkänd enligt EASA:s regelverk för kommersiellt ambulansflyg eller kommersiell flygtrafik. I inslaget uppgav företrädaren vidare att bolaget endast landar på flygplatser som har ett sådant godkännande. Enligt granskningsnämnden strider inte inslaget i dessa delar mot kravet på saklighet.

NN har vidare uppgett att uppgiften om att Västerviks flygplats saknade snöröjning var felaktig då detta görs vid behov. Av handlingarna i ärendet framgår att SVT under researcharbetet före sändning fått uppgiften från flera källor om att banan inte snöröjdes. Vidare har SVT uppgett att programföretaget i samband med arbetet med yttrandet i ärendet även tagit kontakt med kommunens tekniska chef och samhällsbyggnadschef, som uppgett att det inte görs någon snöröjning av landningsbanan vintertid utan endast av vägen och uppställningsplatsen för helikopter. Nämnden konstaterar att ord står mot ord i denna fråga men anser att SVT får anses ha gjort en tillräcklig saklighetskontroll inför sändning. Inslaget strider därför inte heller i detta avseende mot kravet på saklighet.

Nämnden konstaterar att det i inslaget påstods att NN i sitt egna sportplan genomfört flygningar som NN fakturerat kommunen, utan ett kommersiellt flygcertifikat, även kallat svartflyg. NN bestrider detta. NN har hävdade att uppgiften saknar grund och att det handlat om det så kallade cost-share undantaget. Det ankommer inte på nämnden att göra en prövning av om de aktuella flygresorna faller under det undantaget. Det kan dock konstateras att SVT i sitt yttrande uppgett att programföretaget varit väl medveten om det så kallade cost-share undantaget men att juridisk expertis på Transportstyrelsen ansett att de fakturerade flygningarna som NN genomfört aldrig skulle kunna falla under det undantaget i regelverket. SVT får enligt nämndens mening

därmed anses ha haft grund för uppgiften. Inslaget strider därför inte heller i detta avseende mot kravet på saklighet.

Vad anmälaren i övrigt framfört medför inte heller att inslaget strider mot kravet på saklighet.

Opartiskhet

NN har uppgett att han inte fått en möjlighet att ta del av inslaget eller bemöta den kritik som framfördes mot flygplatsen och mot honom själv. Av SVT:s yttrande framgår dock att kommunledningen i Västervik fick ta del av reportaget i sin helhet i form av ett transkriberat manus den 13 mars 2018 och att samhällsbyggnadschefen vidarebefordrade detta till anmälaren samma kväll. Anmälaren ombads då att lämna sina eventuella kommentarer till honom, eftersom kommunen helst ville lämna sina kommentarer samlat. Vidare konstaterar nämnden att NN medverkade i inslaget och gavs tillfälle att besvara frågor kring den utbyggda flygplatsens kapacitet och prestanda samt flygningarna som NN fakturerat kommunen. Inslaget strider därmed inte mot kravet på opartiskhet.

Respekt för privatlivet

Nämnden anser att NN misstänkliggjordes i inslaget i och med att han förknippades med oegentligheter. Uppgifterna som fördes fram var av intrångskaraktär. Av handlingarna i ärendet har framkommit att NN erhöll uppdraget som flygplatschef år 2016, och att uppgifterna som fördes fram om honom härrörde från perioden 2009–2017. Mot bakgrund av NN:s kommunala uppdrag, samt att de fakturerade flygningarna delvis skett under hans tid som flygplatschef, anser nämnden att intrånget var motiverat av ett oavvisligt allmänt intresse. Inslaget strider därför inte mot bestämmelsen om respekt för privatlivet.

Detta beslut har fattats av Malin Bonthron, Ulrika Hansson, Clas Barkman, Berivan Yildiz, Staffan Dopping, Bo-Erik Gyberg och Gunnar Springfeldt efter föredragning av Rasmus Gedda.

På granskningsnämndens vägnar

Malin Bonthron

Rasmus Gedda

Originalhandlingen med namnunderskrifter förvaras hos myndigheten.