

Metoderapport for Skup-prisen

Knut Gjerseth Olsen
Harald Birkevold

Taxi-jukset i Stavanger

Publisert i Stavanger Aftenblads papirutgave i perioden juni 2007 til i dag.

Stavanger Aftenblad
Postboks 229
4001 Stavanger
Telefon: 51 50 17 91

Harald Birkevold
harald.birkevold@aftenbladet.no
Telefon 916 21 663

Knut Gjerseth Olsen
knut.gjerseth.olsen@aftenbladet.no
Telefon 481 04 728

Redegjørelse for arbeidet:

a. Når og hvordan kom arbeidet i gang, hva var ideen som startet det hele?

Alle som har prøvd å få tak i taxi i Stavanger de siste årene, har opplevd hvor vanskelig det kan være. Særlig i morgentimene ukedager og på nattestid i helgene er det knapt en drosje å oppdrive, til ergrelse for både forretningsfolk og festløver. Aftenbladet og andre medier i Stavanger-regionen har derfor lenge vært opptatt av drosjenæringen, og har forsøkt å finne ut hvorfor situasjonen er blitt så prekær.

Samtidig var nyhetene fra Oslo et bakteppe: I taxinæringen i hovedstaden er det avslørt omfattende skatteunndragelser, noe som blant annet er grundig dokumentert gjennom reportasjer i Aftenposten.

Vi hadde derfor et ønske om å gå ut bredt; skaffe oss oversikt over taxinæringen i Stavanger og aktørene i denne, skaffe oss innsikt i økonomien i bransjen og finne ut av hvordan det jobbes med å bedre tilgangen på drosjer i de mest trafikk tunge periodene.

Det ble tidlig klart for oss at uten gode kilder på innsiden av næringen ville det være tungt å komme i gang. Derfor var det svært interessant da en kollega sendte en mail til oss i slutten av mai: "Jeg har en nabo som er drosjeeier, og som har sterke meninger om tilstanden i bransjen. Kan jeg gi ham deres nummer?"

I løpet av det første møtet med drosjeeieren fikk vi opplysninger om at det var noe som skurret i taxinæringen i Stavanger-regionen: Antall drosjeløyver stemmer ikke med antall aktive drosjeeiere. Og de enorme køene tyder på at mange drosjer

står parkert på tider da de skulle ha vært i drift dersom reglene ble fulgt.

Den neste viktige opplysningen dannet grunnlag for det første oppslaget: Styrelederen i Sandnes Taxi fortalte oss at det etter hans mening foregår et omfattende juks med drosjeløyver i Stavanger Taxi, ved at passive drosjeeiere i stedet for å levere inn løyvene, overlater dem til serviceselskapet Rogaland Taxi. Dette ble blankt avvist av Rogaland Taxi.

b. Hva var den sentrale problemstillingen ved starten av arbeidet?

Etter at vi hadde publisert den første saken, som ved første øyekast kunne se ut som en nokså dagligdags krangel mellom to konkurrerende drosjesentraler, ble vi enige om å gå bredere ut: Vi ville skaffe oss full oversikt over alle drosjeløyvene i Stavanger Taxi og driftsselskapet Rogaland Taxi, over økonomien i de ulike selskapene og over de reglene som gjelder for tildeling og utøvelse av drosjeløyver.

Problemstillingen var egentlig svært enkel:

**Stemmer det at det jukses med drosjeløyver i Stavanger?
Eller drives alt etter boka, slik taxisentralen påstår?**

c. Ble problemstillingen endret underveis? I så fall, hvorfor og hvordan?

Ja, etter hvert som saken har utviklet seg, er det blitt klart at det har foregått omfattende juks med løyver. Dermed har vårt arbeid også måttet omfatte spørsmål som: Hvordan har dette skjedd? Hvorfor? Hvordan har løyvemyndighetene håndtert saken? Er andre lovbrudd blitt begått? Hva slags reaksjoner får de som blir tatt i juks? Fører avsløringene til endringer i løyvepolitikken?

d. Beskrivelse av organiseringen av arbeidet, metodebruk, kildebruk, problemer underveis osv.

Mens Birkevold er fast ansatt som nyhetsleder for undersøkende journalistikk, er Gjerseth Olsen (foreløpig) midlertidig ansatt på et prosjekt om samferdsel på Nord-Jæren. Ingen av oss har derfor kunnet jobbe utelukkende med denne saken, men vi har samtidig hatt full støtte fra nyhetsledelsen til å jobbe ut nye saker etter som nye momenter har dukket opp. Vi har gjennomført en løpende nyhetsjobbing med felles byline, uavhengig av hvem av oss som faktisk har sittet ved tastaturet på den enkelte saken. Unntaket er sakene Gjerseth Olsen skrev sommeren 2007 mens Birkevold hadde ferie. På disse har han byline alene.

I korte trekk er drosjenæringen i Stavanger-regionen organisert i en rekke ulike taxisentraler, der Stavanger Taxi er den største med i overkant av 220 drosjeløyver. Disse sentralene har opprettet et felles drifts- og serviceselskap, Rogaland Taxi AS. Rogaland Taxi administrerer callsenteret, fører regnskap, har egen bussavdeling og installerer og utfører service på data-anleggene i drosjene. I tillegg, og meget sentralt viser det seg, har Rogaland Taxi en avdeling for bestyring av drosjeløyver.

Reglene om drosjeløyve er enkle:

For å ha drosjeløyve er det en forutsetning at innehaveren har løyvet som sitt hovederhverv, og at han/hun selv er økonomisk ansvarlig for driften av løyvet.

Bestyring er en ordning som er opprettet for de tilfellene der en drosjeeier blir midlertidig ute av stand til å drive løyvet sitt. I praksis gjelder dette der drosjeeieren blir syk, men har utsikter til å bli bedre. Søknad om bestyring, med legeerklæring, skal i tilfelle sendes til løyvemyndighetene, som er fylkeskommunen.

Vi ville finne ut hvor mange løyver som ble bestyrt av Rogaland Taxi, og sammenlikne med hvor mange søknader om bestyring som var godkjent av fylkeskommunen. For å få dette til, var vi avhengige av et grundig forarbeid.

Det viste seg nemlig tidlig at det var svært vanskelig å få opplysninger fra Rogaland Taxi. Selskapet har i hele perioden hatt et anstrengt forhold til Aftenbladet, og ledende ansatte har stort sett nektet å uttale seg. Den eneste som har uttalt seg på vegne av selskapet i perioden er styrelederen, som dessuten har vært sykmeldt og utilgjengelig i perioder. Derfor ble det nødvendig å systematisere opplysninger fra offentlige og åpne kilder, og sammenholde dette med informasjon fra kilder.

Databasen Transportløyve (www.transportloyve.no) har oversikt over alle transportløyver gitt av norske myndigheter. Den omfatter både drosjeløyver og andre (gods)transportløyver.

Vi brukte denne databasen til å sammenholde løyvene i Stavanger Taxi og Rogaland Taxi med innspill fra kilder om løyver som sannsynligvis var overlatt til Rogaland Taxi uten godkjenning fra fylkeskommunen. Dette var et møysommelig arbeid, siden hvert enkelt drosjeløyve måtte sjekkes manuelt både mot løyveregisteret og mot de oversiktene vi hadde fått tilgang til fra ulike kilder i taxinæringen.

Vi brukte også mer "normale" databaser som Brønnøysundregistrene og Bizweb for å skaffe oss oversikt over den økonomiske situasjonen i Rogaland Taxi og Stavanger Taxi, samt selskaper og roller for enkelte aktører i drosjenæringen.

Dette var blant annet avgjørende for å vurdere om enkelte drosjeeiere har store inntekter fra annen virksomhet, noe som normalt vil være i strid med vilkårene for å ha drosjeløyve. I samme hensikt har vi også hentet ut informasjon fra skattelistene for enkelte drosjeeiere, for å se på om det er avvik mellom skattbar inntekt og "normalinntekt" fra drosjedriften. I tilfelle slike avvik ble oppdaget (det var noen tilfeller) var det deretter viktig å sjekke om dette kunne ha andre, lovlige, årsaker. (Arv, aksjegevinster osv).

All dokumentasjon i saken er fortløpende blitt samlet i arkiv, både papir og elektronisk. I tillegg er det ført relativt detaljerte logger på samtaler med viktige kilder. Vi har også hatt tilgang på lydopptak fra lukkede møter i drosjenæringen, men disse har vi ikke kunnet bruke. Det er to grunner til dette: For det første er lyd kvaliteten stort sett meget dårlig, og for det andre ønsket vi ikke å bruke opptak der vi ikke kunne være sikre på at deltakerne i samtalen visste at samtalen ble teipet. Etter vår oppfatning var ikke problemstillingene i saken av så stor samfunnsmessig betydning at dette i seg selv ville rettferdiggjøre bruk av skjult opptaksutstyr. Dette var dessuten opptak gjort av kilder i næringen, og vi var og er usikre på de ulike juridiske implikasjonene ved å bruke opptak gjort av andre. Viktigst var likevel at lyd kvaliteten gjorde det mer lett vint å kontakte folk vi visste hadde deltatt på møtene og få deres versjoner muntlig.

Vi har i løpet av saken hatt utstrakt kontakt med en håndfull kilder som har gitt oss avgjørende opplysninger og innspill. Nåværende og tidligere drosjeeiere, leiesjåførere, offentlige ansatte, politikere og pensjonister.

Flesteparten av disse kildene er åpne, men vi har noen som av ulike grunner har bedt om anonymitet. Særlig skyldes dette at kildene er aktive i næringen og frykter reaksjoner og represalier fra drosjesentralene. Disse kildene har vi sjekket ekstra grundig for å undersøke om de kan ha skjulte motiver og egne agendaer for å forsyne oss med opplysninger. Med andre ord: Bli vi brukt? Vi har i liten grad avdekket slike motiver, men vi har vist særlig aktsomhet i forhold til innspill fra ledere og ansatte i konkurrerende drosjeselskaper, som kan mistenkes for å bidra med tips og innspill for å svekke en allerede hardt presset konkurrent.

Vi har også hatt flere diskusjoner oss i mellom og med redaksjonelle ledere om presset som har oppstått mot noen av de sentrale lederne i Rogaland Taxi. Ved et par anledninger har vi fått (anonyme) telefonoppringninger om at vi er i ferd med å "skape en ny Tønne-sak" og liknende antydninger om at enkelte har vært langt nede på grunn av avsløringene våre.

Dette har vi tatt på alvor, men uten at det så langt har påvirket de valgene vi har tatt. Vi kan stå inne for de metodene vi har brukt, også hva gjelder samtidig imøtegåelse og tilsvaresretten. Vi kan dokumentere gjentatte, nesten kontinuerlige, forsøk på å få kommentarer til alle nye utviklinger i saken, men har som nevnt noen ganger blitt tvunget til å gi opp.

Vi har nøye vurdert spørsmålet om å bruke navn og eventuelt bilde på drosjeeiere som har drevet ulovlig, men har så langt vurdert at dette ikke er nødvendig for å opplyse om sakene. Også hensynet til disse drosjeeiernes familie har spilt inn. Faren for at uskyldige blir mistenkeliggjort trekker derimot i retning av å identifisere, men er ikke avgjørende, mener vi. At de allerede for lengst er identifisert i næringen, er en annen sak og mest av alt et utslag av at dette er en relativt liten bransje der alle kjenner alle. Dette faktumet har ikke endret vårt syn mht identifisering.

Forholdet til løyvemyndigheten har heller ikke vært uproblematisk. Arbeidet vårt har påvist at deler av den ulovlige driften av drosjeløyver har foregått i lang tid, kanskje i 15 til 20 år, uten at fylkeskommunen har grepet inn. Det var ikke før Aftenbladet begynte å publisere oppslag om problemene at det ble fart i sakene. Dette har ført til endel politisk press og ubehagelige spørsmål til saksbehandlere som ikke har vært vant til stor offentlig interesse rundt løyvespørsmål. Dette har vi (særlig Gjersteth Olsen) forsøkt å bøte på ved å ha tett og løpende kontakt med disse saksbehandlerne, også ved personlig oppmøte. Dette har etter hvert gitt et tillitsforhold som har lettet framdriften.

Arbeidet har resultert i en lang rekke oppslag der det er dokumentert at et stort antall drosjeløyver har vært eid av passive drosjeeiere, mens alt ansvar for drift, dataanlegg og sjåførere har ligget i den såkalte "bestyrte avdelingen" i Rogaland Taxi. Rogaland Taxi drev sågar løyvet til en død person i over to år, noe som er vanskelig å forene med kravet om at bestyring av løyver bare kan skje der det er utsikter til at eieren vil kunne komme tilbake i jobb.

Vi har også påvist at inntektene fra den ulovlige driften har skapt grunnlaget for mange av de millioninvesteringene Rogaland Taxi har kunnet foreta på vegne av eierne sine de siste årene.

Saken er ikke avslutte for vår del, i og med at det fortsatt er usikkert hvor omfattende løyvejuksset har vært. Det er også uklart om de som har begått ulovligheter vil få bøter eller forelegg, eller om noen av sakene også vil bli etterforsket av politiet. Det er også interessant for oss å følge opp disse sakene med undersøkelser om det også har foregått skatteunndragelser og annen økonomisk kriminalitet i bransjen i Stavanger, slik det er påvist i Oslo Taxi.

Det som er status i dag, er at rundt hvert 10. drosjeløyve i Stavanger Taxi vil bli inndratt på grunn av ulovlig drift. I tall vil dette si mellom 26 og 28 løyver. I tillegg kan 34 bussløyver for handicaptransport også vise seg å være ulovlige. Samtidig har Rogaland fylkeskommune nylig varslet at den vil utvide granskningen til å omfatte alle andre drosjesentraler i Rogaland løyvedistrikt. Dette vil helt sikkert avdekke nye tilfeller.

Rogaland Taxi har lovet å rydde opp i de ulovlige forholdene og har ansatt ny administrerende direktør.

I tillegg har fylket på bakgrunn av denne saken gjort det klart at det nå vil åpne for nesten 100 nye drosjeløyver og inntil tre nye drosjesentraler, med begrunnelse i at dagens sentraler ikke har gjort jobben sin. Dette vil forhåpentligvis gi flere mulighet til å leve av drosjeløyvet sitt og resultere i mindre køer og et bedre tilbud til kundene.

Hvor mye tid er brukt på prosjektet?

Dette er vanskelig å anslå nøyaktig, siden vi begge har jobbet andre saker samtidig. Men i de mest intensive periodene har vi begge jobbet mer enn full tid med saken. Anslagsvis 8 til 10 ukeverk på hver av oss.

Spesielle erfaringer:

En sak der det har vært svært avgjørende å ha god kontroll på kildearbeidet, både når det gjelder kildvern, loggføring og imøtegåelse/tilsvar. Vi har samlet en betraktelig mengde informasjon, der mye fortsatt er upublisert fordi vi ikke har vært fornøyd med dokumentasjonen.

Stavanger, 15. januar 2008

Harald Birkevold

Knut Gjerseth Olsen