

# Svarte drosjemillioner til Pakistan



Foto: Kjetil Sæter

## Metoderapport til SKUP 2007

Einar Haakaas og Kjetil Sæter, Aftenposten.

**Islamabad, 4. februar 2007.** Med sitt mannshøye kringvern gir gjestehuset Fortalice Boutique i Islamabad assosiasjoner til et fort - derav navnet. Fra vinduene kan du se ut, men ikke inn. Marmorfliser og verdifulle trematerialer preger huset. I annen etasje ligger de mest luksuriøse suitene, med boblebad og persiske tepper. Det palasslignende huset er verdt minst seks millioner norske kroner – en svimlende sum i Pakistan. Det er omtrent like mye som eieren risikerer å skylde kemneren i Oslo etter svart drosjekjøring. På taket møter vi en norsk UD-delegasjon. Regningen for deres opphold her dekkes av norske skattebetalere.

**Svarte penger til Pakistan.** De største drosjesvindlerne, som hver har kjørt svart for flere titalls millioner kroner, har investert i gedigne palasser og eiendommer i Pakistan. Minst fire av disse driver også næring i landet. Virksomheten er trolig finansiert med svarte penger ført ut av Norge. Store summer er smuglet ut.

**Drosjesvindelen fortsetter.** Oslo ligningskontor avdekket omfattende svindel i drosjebransjen etter razzia i 2003. Svindelen fortsetter, og flere av de drosjeeierne som var innblandet i denne første svindelen fortsetter å kjøre svart med nye og råere metoder. Hundrevis av drosjemillioner er unndratt beskatning etter 2003.

**Bransje uten kontroll.** Store hull i det offentlige kontrollsystemet for drosjenæringen har gjort fortsatt svindel mulig. Norge er et av få land i Europa hvor det ikke stilles krav til taksametre, og det er heller ingen offentlig kontroll av dem. Bransjen berøres av minst fem departementer. Tette skott mellom ulike offentlige etater har bidratt til at jukset fortsetter.

**Tittel på prosjektet:** Svarte drosjemillioner til Pakistan

**Hvor og når publisert:** I Aftenposten 2007. Vi begynte å skrive om deler av saken i 2005 og 2006. Relevante artikler fra våre egne avsløringer disse årene er også vedlagt. Arbeidet fortsetter i 2008.

**Redaksjon og redaksjonsadresse/tlf:**

Aftenposten  
Innenriksredaksjonen  
Postboks 1  
0051 Oslo

Tlf: 22 86 30 00

**Journalistenes adresse/tlf:**

Einar Haakaas, mobil 982 03 118, [ainar.haakaas@aftenposten.no](mailto:ainar.haakaas@aftenposten.no)  
Kjetil Sæter, mobil 906 38 745, [kjetil.seter@aftenposten.no](mailto:kjetil.seter@aftenposten.no)

Postadresse: Samme som redaksjonens adresse.

## 1. Innledning

**Bakgrunn.** Drosjesvindelsaken i Oslo er den største saken skattemyndighetene noen gang har hatt mot én bransje i Norge. 341 drosjeeiere i Oslo har kjørt svart for 419 millioner kroner i årene 2000-2002. I tillegg kommer svart lønn til sjåførere, trygdejuks for 100 millioner og urettmessig sosialstøtte. Vi dekket drosjesaken som nyhet ganske tett fra våren 2005 med vekt på følgene.

**Vi går videre.** Vår journalistiske utfordring var å komme videre, noe vi ganske tidlig bestemte oss for. Men hvem var drosjekjekkerne? Vi hadde noen navn på blokka, og var klar over at svært mange hadde pakistansk bakgrunn. Hvis journalistikken vår skulle bli mer enn gjengivelse av informasjon fra myndighetene, måtte vi finne en vei bak tallene. Skulle vi gjøre våre egne undersøkelser, måtte vi knekke en kode for identifisering av hvem disse drosjeeierne var.

**Millioner til Pakistan.** Veien ble staket ut ved å finne et hull for offentlighet i ligningsloven. Etter sikker identifisering kunne vi fortsette undersøkelsene med andre kilder. En systematisk kartlegging av aktørene fulgte. Etter hvert ga arbeidet såpass gode resultater at vi reiste til Pakistan. Vi hadde god informasjon på forhånd, men ble likevel overrasket over de omfattende funnene vi gjorde der.

Vi publiserte en artikkelserie i februar 2007 som viste drosjekjekkeres investeringer i Punjab. Den sterkeste historien var om det fasjonable gjestehuset Fortalice Boutique i Islamabad, eid av en av de største drosjekjekkerne. Gjestehuset var – i hvert fall inntil vi publiserte artikkelen – flittig frekventert av norske delegasjoner fra Utenriksdepartementet. Samtidig avdekket vi en stor pengestrøm til Pakistan, både lovlig utført og smuglet dit.

**Jukser videre.** Vi hadde lenge visst at flere av drosjeeierne som ble tatt for juks etter razziaen i 2003 fortsatte å kjøre svart, til tross for skattekrav i millionklassen og varsel om tiltale for regnskapsjuks. Fortsatt taksameterjuks hadde vi avdekket sommeren 2005. Året etter identifiserte vi en gruppe på ni drosjeeiere som opptrådte nærmest som en felles enhet. Gruppen hadde betydelig tyngde i drosjemiljøet. Sammen disponerte de minst 58 løyver, flere enn et par av drosjesentralene i Oslo, og det var tidlig klart at flere i gruppen fortsatte jukset.

Her fortsatte arbeidet i 2007. Vi fant ut at flere av drosjeeierne i gruppen var registrert på boligadressen og postboksadressen til Mohammed Aslam. Han skal alene ha hatt svart omsetning på minst 100 millioner kroner på sju år.

Drosjekvitteringer og annen dokumentasjon gjorde det mulig å konkludere med at jukset fortsatte i stor stil. Metodene var enda råere. Og det omfattet ikke bare drosjeeiere i Aslam-gruppen. Andre eiere har kjørt svart med store drosjeflåter helt til kemneren har sagt stopp når selv momspengene har uteblitt. Flere har omsatt for mange millioner årlig. Skattekravene er ikke gjort opp, men i konkursboene er det lommerusk. Spor etter pengene finner vi i Pakistan, i form av enorme villaer, bensinstasjoner, busselskap og næringsstomter.

**Ny skatterunde.** Ligningskontoret har fulgt nøye med på våre reportasjer fra Pakistan i februar 2007. Blant annet med bakgrunn i artiklene plukker de ut en gruppe drosjeeiere til ny kontroll. 42 drosjeeiere er nå under granskning for skattejuks for årene 2003-2005. Ligningsgranskerne kommer til samme konklusjon som oss: Jukset fortsetter. Summene per hode er nå betydelig høyere enn de var etter kontrollen som ble iverksatt i 2003. Pr. januar

2008 er 15 av disse 42 nye bokettersynene klare. Konklusjon: Svart omsetning på 133 millioner kroner. Mohammed Aslam drar opp gjennomsnittet betydelig (selv om ikke alt er tatt med for ham i disse tallene). Tallene for de andre 14 er også formidable.

I forlengelsen av disse avsløringene reiser vi debatten om løyveforvaltning, dårlig samarbeid mellom offentlige etater, straffeforfølgning og inndrivelse av verdier i Pakistan. Debatten har vært oppe tidligere, men da har myndighetene vært lunkne. Nå våkner det politiske Norge for alvor. Flere statsråder kommer på banen, opposisjonen tar kontakt med oss og vil fremme ulike forslag, departementene setter ned tverrfaglige arbeidsgrupper, drosjesentralene skjerper kontrollen av pengestrømmen fra drosjene, lovendringer varsles og Oslo kommune omorganiserer hele løyveforvaltningen.

**Korrupsjonsjakt.** Drosjesaken har vokst seg meget stor. I tillegg har saken hatt interessante avgreininger. I august 2007 dokumenterte vi at en sentral leder i Samferdselsetaten i Oslo har gitt og fornyet løyve til en mann han tidligere er dømt sammen med i en annen sak. Tidligere samme sommer har korrupsjonsjegere fra PricewaterhouseCoopers (PWC) gått tungt inn i etaten. I desember 2007 ble det klart at byrådet fratrar Samferdselsetaten ansvaret for løyveforvaltningen i hovedstaden.

## 2. Problemstillinger

Hovedproblemstillingene har i denne saken stort sett holdt seg uendret underveis i arbeidet i fra høsten 2006, da hypotesene stort sett var klare. Problemet var å identifisere de største skattejukserne, knytte dem til smugling/overføring av penger til Pakistan og eiendommer i landet. Hullene i det offentlige systemet ble avdekket underveis.

**Hvem er de?** Etter razziaen mot drosjeeierne sommeren 2003 utarbeidet skattegranskerne flere hundre bokettersynsrapporter. Disse rapportene er unntatt offentlighet, og vi har ikke hatt tilgang til noen av dem. Noen er summarisk referert i konkursberetninger etter konkurs. Det sentrale målet vårt var imidlertid å følge de svarte pengene. Vi måtte ha klart svar på et enkelt spørsmål. Hvem var jukserne?

**Hva skal til?** Derfor måtte vi finne en farbar vei for sikker identifikasjon. Hvordan skulle vi få tak i informasjon som dokumenterte hvem drosjejukserne var? Løsningen måtte bli å finne en åpning i ligningsloven som ga oss mulighet til å søke innsyn i opprinnelige og reviderte ligningsopplysninger. Målet var å få tak i de aller største jukserne, men hvordan?

**Hvor er pengene?** Når vi hadde funnet metoden og gjort de første bekreftelser på de største, hadde vi grunnlag for å gå videre. De hadde kjørt svart for atskillige millioner hver. Eiendomsregister og løssøreregister viste at mange av dem har lite eller ingenting av verdi i Norge. Flere solgte også det de hadde av fast eiendom her i landet da ligningsmyndighetenes granskning ble kjent. Vi visste tidlig at de fleste drosjejukserne er norskpakistanere. De største er i denne gruppen. Er pengene saltet ned eller investert i Pakistan?

**Hvordan fortsetter jukset?** Tidlig jobbet vi ut fra at jukset fortsatte og dokumenterte deler av dette. Vi publiserte en artikkelserie om drosjejuksernes luksus i Pakistan i februar. Oslo ligningskontor iverksatte en ny runde med bokettersyn, blant annet med utgangspunkt i våre artikler. Dette arbeidet var imidlertid helt i startfasen, og selv om vi hadde flere navn på eiere

som fortsatte jukset, hadde vi ingen mulighet til å få bekreftelser. Hvem er de og hvordan dokumentere fortsatt juks?

**Hvorfor mulig?** Vi fokuserte mer og mer på hull i systemet som gjorde fortsatt juks mulig. Hvordan var myndighetenes kontroll? Etter hvert kom fokuset på manglende krav til taksametre. Jukset med taksametre dokumenterte vi. Dessuten var det vanntette skott mellom ulike etater. Ingen stoppet disse drosjeeierne. Hva må gjøres med problemet?

**Og hva så?** Vi avdekket svakhetene i systemet. Skal dette fortsette? Avsløringene avfødte flere konsekvenser. Et forhold er det rettslige oppgjøret mot rundt 300 drosjeeiere som er i gang. Et annet er endret lovgivning og strengere praktisering av løyvetildeling og -inndragning. Lovarbeidet fortsetter i departementene. En tverrdepartemental gruppe fra fem departementer jobber med alle sider av problemet. Stortingets samferdselskomité jobber med saken, og hadde 16. januar 2008 en høring.

### 3. Metode og kilder

Einar Haakaas har arbeidet med drosjesaken med varierende styrke siden våren 2005. Samarbeidet med Kjetil Sæter startet høsten 2006 i forbindelse med artikler om pengesmugling til Pakistan. Det felles prosjektet fortsatte med tur til Pakistan i begynnelsen av februar 2007. Sakene har i stått på trykk i Aftenpostens morgendnummer og på Aftenposten.no. Reportasjeledelsen har ligget hos innenriksredaksjonen. Vi har bare i noen korte perioder jobbet utelukkende med denne saken i 2007. Ellers har vi brukt tid innimellom andre saker, samt mye fritid. Haakaas har jobbet fast på innenriksavdelingen. Sæter hadde et vikariat samme sted fram til februar 2007, og fortsatte etter dette som vikar i nettredaksjonen. Vi har effektivt brukt begge kanaler, både nett og papir. Men det har i perioder vært et organisasjonsmessig problem at vi har vært i to forskjellige redaksjoner.

Gjennom årene har vi systematisk bygget opp et omfattende arkiv av skriftlig materiale og dokumentasjon. Dette er delvis lagt inn elektronisk. Innsamling av informasjon og dokumenter over lang tid har vært svært viktig. Opplysninger innhentet på et tidlig stadium har flere ganger vært avgjørende for suksess i en seinere fase.

**Stoppet av personvern.** Vi hadde bestemt oss for å følge pengene. Sommeren 2006 hadde vi en stor mengde muntlige kilder. Problemet var faktisk å få identifisert de store jukserne etter Oslo ligningskontors store bokettersyn. Våre mange kilder i bransjen kunne gi oss noen navn, men vi hadde ingen håndfaste bekreftelser. Det fantes noen få drosjekonkurer. Boene var stort sett tomme, og det var begrenset hvor mye bobestyrerne kunne legge av arbeid i boene. Innberetningene ga derfor heller ikke så mye informasjon.

Kort oppsummert var vi avhengig av bekreftelser i ligningsprotokollene. Over alt ellers stoppes vi av personvern.

Vi tok utgangspunkt i noen navn vi hadde fått fra kilder i drosjemiljøet og gjorde noen vanlige søk i skatteliste for de aktuelle årene. Resultatet var svært varierende. Noen hadde unormalt høye inntekter. Andre hadde unormalt lave. Nå kan vi fastslå at årsaken var at noen bokettersyn var ferdige og de ”svarte” inntektene pluss på, mens andre ennå ikke var påbegynt. Differansen mellom opprinnelig og revidert ligning kom ikke fram, og søket holdt ikke mål. Vi måtte videre, og lette etter en åpning.

**Hull for innsyn.** Høsten 2006 fikk vi et gjennombrudd med en metode som var ukjent for oss inntil da. Det vi trenger for å grave videre, er tall for inntekt og skatt før bokettersyn, samt tilsvarende tall etter at bokettersynet er ferdig. Differansen viser økte inntekter og økt skatt. Vi tok et initiativ overfor Oslo ligningskontor der vi konkret spurte om det var mulig å få innsyn i både opprinnelig og revidert ligning. Ligningskontoret svarte at det i så fall kan finnes en åpning i Skatteetatens Lignings-ABC. Vi sjekket lignings-ABCen, og så at den gir en åpning for utlevering av gamle ligningsopplysninger. Reglene sier at slike opplysninger kan utleveres ”i rimelig utstrekning” også til andre enn skatteyteren selv og offentlige myndigheter. Vi spør om vi kan få innsyn etter denne bestemmelsen. Ligningskontoret går en runde med sine jurister, og gir oss klarsignal.

Her er bestemmelsen:

**”4. Utlevering av opplysninger etter at utleggsperioden er over (utdrag av reglene som gjaldt inntil i fjor, red. anm.)**

*Etter utløpet av utleggsperioden kan utleggslisten ikke fremlegges i sin helhet. Ligningskontoret skal imidlertid på anmodning gi opplysninger fra skattelisten om den enkelte skattyter. Eventuelle senere endringer kan også gis. Opplysningene gis skriftlig til ham selv, ektefelle, dødsbo, konkursbo eller domstol. Slike opplysninger kan også i rimelig utstrekning gis skriftlig til andre...”<sup>1</sup>*

Kjernen for oss er: ”Eventuelle senere endringer kan også gis” og ”Slike opplysninger kan også i rimelig utstrekning gis skriftlig til andre.” Det er de to knaggene vi hefter vårt grunnlag for å begjære innsyn på. Foruten Oslo ligningskontor har vi fått slikt innsyn på Nedre Romerike ligningskontor.

Den åpningen som Skatteetatens Lignings-ABC gir, er utledet av Skattedirektoratets egen forståelse av slingringsmonnet i paragrafene 8-8 og 3-13 i ligningsloven.<sup>2</sup> Ligningsloven nevner ikke revidert ligning eksplisitt, men Skattedirektoratet mener at dette følger logisk av de mer generelle bestemmelsene i ligningsloven, og det utgangspunktet disse gir forvaltningen for skjønn. En vurdering i forhold til Offentlighetsloven er også vektlagt.

Oslo ligningskontors såkalte kontormelding om dette juridiske området slår fast blant annet følgende rutiner i pkt 4 og 5:

*”4. Opplysninger om at det er foretatt endringer er ikke omfattet av innsynsretten. Vi skal altså ikke opplyse om skattelisteopplysningene er basert på ordinær ligning eller etter endring.*

*5. Hvis den som anmoder om opplysninger ber om skattelisteopplysninger basert både på ordinær ligning og etter endring, kan vedkommende få det.”*

**I sum betyr dette at vi kan få ut både opprinnelig og revidert ligning, og metoden er som skapt for vår sak.**

---

<sup>1</sup><http://www.skatteetaten.no/Templates/Handbok.aspx?id=50353&mainchapter=50502&chapter=50508&epslanguage=NO#top>

<sup>2</sup><http://www.lovdatab.no/all/tl-19800613-024-009.html#8-8>



**Knuten løsner.** Dermed har vi staket ut det som skulle bli grunnlaget for det videre arbeidet med saken – sikker identifisering av de involverte med tallene for etterligning og funn av eiendommer i Pakistan.

Haken er å finne navn og adresse på de personene vi ønsker innsyn i ligningen til. Her støter vi på nye problemer. Vi har brukt ulike nettbaserte databaser, bl.a. betalingstjenesten Bizweb og Brønnøysundregistrene, for å knytte de navnene vi har på blokka til drosjevirkosomhet. Flere har ganske like navn. Den pakistanske navnebruken er ukjent for oss, og vi må passe oss for å koble feil person til saken. Noen ganger har vi skaffet oss personnummer for å være sikre der vi har fått tilgang til det via konkursinnberetninger og annen skriftlig dokumentasjon. Vi har også brukt opplysninger fra Folkeregisteret. Seinere fant vi kopi av sertifikat og kjøreseddel i mappen den enkelte drosjeeier har hos Samferdselsetaten.

**Et eksempel.** De første søkene gjorde vi høsten 2006. Vi skal vise et eksempel som er typisk for det videre arbeidet. En 44 år gammel drosjeeier som i desember 2007 sto tiltalt i Oslo tingrett for drosjejuks, har fått en slik utskrift av ligningsprotokollene for skatteåret 2000:

Skattedirektoratet	UTLEGGSLISTE	Dato: 20.10.06				
	År: 00	(LXXM910)				
Fødselsnr:	Rekkeflgnr:	Navn:				
Personkode: 1	Skmgrp: 10					
Komm nr	Klas- se	12-dels klasse	Netto formue	Netto inntekt	Sum skatt før godtgjfr	Skatteber dato
0301	2F	12		2653000	1290979	090506
0301	2F	12		2663100	1296110	081105
0301	2F	12		921200	315719	260901

Dette kan vi lese ut av utskriften:<sup>3</sup> Nederste rad med skatteberegningsdato 26.09.01 viser at 44-åringen er registrert med en inntekt på 921.200 kroner, og en skatt på 315.719 kroner. Denne inntekten er basert på de opplysningene ligningsmyndighetene har fått fra 44-åringen gjennom hans selvangivelse og næringsoppgave. I midterste rad datert 8. november 2005 har ligningsmyndighetene imidlertid ført inn vesentlig høyere tall i ligningsprotokollen. Inntekten er tredoblet til 2.663.100, mens skatten er økt med nesten én million kroner, til 1.296.110. Øverste kolonne viser endelig ligning med en liten korrigerings. Altså: Tredoblet inntekt, mens skatten er firedoblet. Ingen tvil om straffeskatt. Tall for andre år i perioden er tilsvarende.

Alt dette forteller oss at det er gjennomført bokettersyn hos mannen, og at han derfor er en av drosjejuksene. Vi har fått opplysninger fra muntlige kilder om dette og kan nå slå det fast med 100 prosent sikkerhet.

**Hvem har mange drosjer?** Metoden var funnet, men vi hadde fortsatt en vei å gå før vi virkelig kunne få informasjon om de riktige personene. Vi visste på dette tidspunktet at det var enkelte eiere som hadde kjørt svart for opp mot 20 millioner. Andre lå på 10-18 millioner, mens andre igjen hadde relativt beskjeden svart omsetning. Gjennomsnittet for de 341 eierne som var tatt, lå på 1,2 millioner kroner. Vi var interessert i de største jukserne. Vår antagelse var at dette måtte være eiere som drev stort, og at de derfor i tillegg til sine egne løyver måtte bestyre andres løyver for å få en slik omsetning.

<sup>3</sup> Navn og personnummer er sladdet.



Derfor hentet vi ut alle de rundt 240 offisielle bestyrerordningene hos Samferdselsetaten i Oslo. Vi fant enkeltnavn på bestyrere som gikk igjen flere ganger. Da endte vi i første omgang opp med 12 drosjeeiere som bestyrte fra 3-22 løyver hver utenom sine egne løyver. Vi ba om innsyn og utskrift av ligningsprotokollene på disse personene for de aktuelle årene 2000-2002, med tall for opprinnelig og revidert ligning. Dette traff blink i form av synlige endringer og bekreftet vår hypotese, men bare delvis. Ikke alle skattesynderne hadde fått sin sak avgjort.

Disse første søkene ble gjort tidlig på høsten 2006. Problemet var at bokettersynet langt fra var ferdig da. Først skulle det skrives rapport på hver enkelt. Deretter gikk saken til ligningsnemnd og overligningsnemnd. I enkelte tilfeller kunne det drøye over et halvt år etter at rapporten var ferdig før tallene for revidert ligning var ført inn i protokollene.

Vi har nok plaget Oslo Ligningskontor med begjæring om innsyn for samme person opp til flere ganger uten at vi har fått de endelige tallene. Men søkene er gjentatt og gjentatt inntil vi har fått en noenlunde komplett oversikt.

**Systematisk søk.** Etter dette kjørte vi systematiske søk på samtlige drosjeeiere som på ett eller annet vis dukket opp i saken. Vi hadde allerede identifisert en gruppe eiere (Aslam-gruppen) i Norgestaxi som kontrollerte 58 løyver. Disse dukket opp da de sammen søkte om overgang til annen sentral, og slik fikk vi navn, løyvenummer og adresse på samtlige. Alle ni eiere bortsett fra én var knyttet til skattesvindelen fra 2000-2002, viste en gjennomgang i ligningen etter ovennevnte metode.

Vi hadde listen over dem som bestyrte flest løyver. Kontakt med muntlige kilder ga oss ytterligere noen navn. I løpet av høsten fikk vi til sammen 20-30 ferdige ligninger fra de tre årene på personer som kunne knyttes til skattesvindelen. Noen var små, andre store. Søket med den metoden har fortsatt helt fram til januar 2008, også for årene 2003-2005, og vi har vel totalt hentet ut ligninger etter den modellen på nærmere 100 personer, noe som tilsvarer 3-400 ligninger.

**Eiendommer i Pakistan.** Vi hadde i desember 2006 såpass god oversikt over de drosjeeierne som var størst på svart kjøring at vi utarbeidet en liste på 12 navn. Deretter planla vi turen til Pakistan for å finne verdier i form av eiendommer.

Det finnes ikke noe nasjonalt digitalisert eiendomsregister i Pakistan, slik vi har i Norge. Så godt som alle dokumenter og kontrakter befinner seg i papirform hos en lokal Patwari, en offentlig ansatt registrator tilknyttet det pakistanske Board of Revenue (BOR). Totalt er det cirka 14.000 slike patwarier i Pakistan, og det er ifølge flere studier vi har lest knyttet mye korrupsjon til virksomheten deres. En episode vi hadde med en slik lokal patwari kan være illustrerende. Etter å ha stilt vedkommende en rekke konkrete spørsmål om en navngitt drosjeeier, konkluderte patwarieren med at han skulle fortelle oss alt hvis vi skaffet ham visum til Norge.

Men det var ikke bare patwarienes tilbakeholdenhet som skapte hodebry. Som en pakistansk analytiker med lang fartstid fra FN-systemet skriver: *“Land records do not provide either conclusive proof of ownership nor are they linked to spatial data to perfectly identify the*

*plot.*<sup>4</sup> Selv om vi fikk tilgang på kontrakter, ville dette med andre ord ikke være fullgod dokumentasjon.

Det er også vanlig praksis i Pakistan at eierskap knyttes til andre navn enn de reelle eierne, eksempelvis foreldre eller andre slektninger. Vi har sett flere eksempler på dette i vårt arbeid. Som regel er eiendom registrert på far inntil han dør.

Vi har fått noe informasjon fra aktuelle patwarier, men som eksemplene illustrerer har vi vært helt avhengig av andre kilder for å kunne dokumentere tilknytning til eiendommer og næringsvirksomhet.

Kildetilfanget har vært omfattende. Vi har fått masse informasjon fra det norskpakistanske miljøet, og særlig fra drosjemiljøet. Disse har uten unntak snakket mot forsikring om anonymitet, angivelig av frykt for represalier, en problemstilling vi kommer tilbake til. Vi har også stilt spørsmål ved motivene for at de har tatt kontakt med oss. Flere av kildene har stått svært nært de aktuelle drosjeeierne vi har skrevet om, og minst to har selv fått straffeskatt for svart kjøring. Informasjonen vi har fått fra slike kilder har vi fulgt opp ved å sjekke med andre kilder.

**Research i Pakistan.** utfordringer knyttet til språk og lokalkunnskap i Pakistan førte til at vi så behovet for å knytte til oss en researcher i Pakistan høsten 2006. Metodisk gikk vi frem som følger: Aktuelle navn ble bekreftet etter innhenting av ligningsopplysninger. Disse navnene ble så sjekket med kilder i det norskpakistanske miljøet, som ga oss informasjon om hvilke landsbyer i Punjab de aktuelle personene opprinnelig kommer fra. Vår hypotese var at det var mest sannsynlig at drosjekjørerene hadde investert i eiendommer i landsbyer der de hadde familietilknytning.

De 12 første navnene med opplysninger om landsbyene de har tilknytning til, ble formidlet til researcheren vår i Pakistan. Han reiste ut til disse landsbyene og spurte hvor de navngitte drosjeeierne har hus. Researcheren tok også bilder av husene. Siden informasjonen da hadde gått via et ekstra ledd, brukte vi lang tid sammen med researcheren for å få ham til å gjenfortelle detaljert hvordan han hadde funnet frem til de aktuelle husene. Bildene ble så bekreftet av flere kilder i det norskpakistanske miljøet i Norge. Vår hjelper formidlet også direkte kontakt med primærkilder.

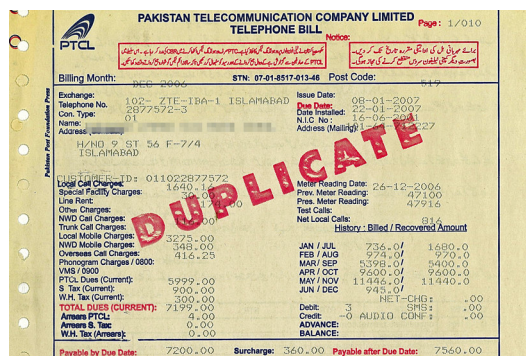
Vi har også en del skriftlig dokumentasjon som knytter drosjeeierne til eiendommer i Pakistan. Registrering av telefon knyttes til huseier i Pakistan. Researcheren vår skaffet kopi av en telefonregning (se ill.) som klart knytter en drosjekjører til et stort herskaps hus i Islamabad, og vi har en kvittering (se ill.) fra en bensinstasjon som knytter en drosjeeier til eierskap av denne bedriften på landsbygda i Punjab. I tillegg har vi funnet oppføringer i pakistanske telefonkataloger som knytter navn til adressene.

---

<sup>4</sup> Qazi, Muhammed Usman (2006): "Computerisation of Land Records in Pakistan. A Comparative Analysis of Two Projects from a Human Security Perspective." <http://www.apdip.net/projects/e-government/capblg/casestudies/Pakistan-Qazi.pdf> (Lest 20. desember 2007)



Kvittering fra bensinstasjon



Kopi av telefonregning

Umiddelbart før publisering har vi også gått noen ekstra runder med uavhengige kilder for ytterligere bekreftelser. Et eksempel er knyttet til et hus i storbyen Lahore. Der tok vi kontakt over telefon med flere naboer av mannen, som alle kunne bekrefte at den aktuelle drosjejukseren eide huset. Tidligere hadde vi fått muntlige bekreftelser fra utbyggeren av det fasjonable villastrøket.

**Visum-trøbbel.** Da vi hadde fått bekreftelser på de første funnene av hus knyttet til drosjejukseren i Pakistan, bestilte vi flybilletter. Da dukket det opp en problemstilling vi ikke var forberedt på: Problemer med journalistvisum.

Etter jordskjelvet i Pakistan i 2005, fikk Aftenposten visum i løpet av en halvtime - på en søndag. Men da vi to skulle til Pakistan, var tonen en annen. Var årsaken at vi hadde jobbet med drosjesvindel og pengesmugling til Pakistan?

Vi sendte visumsøknadene fire uker før vi reiste, og skulle være innenfor fristen for å få visum. Etter en ukes tid fikk vi beskjed fra den pakistanske ambassaden i Oslo om at vi kunne få visum til storbyene Islamabad, Lahore og Karachi. Etter hvert ble dette endret til bare å gjelde Islamabad.

Muntlige forhandlinger og brev fra redaktører var til liten nytte. Ambassaden svarte at det ville ta seks-åtte uker å behandle en slik sak. Samtidig fikk vi beskjed om at dette kunne la seg ordne når vi kom til Islamabad. Den norske ambassaden i Pakistan sa at slike visumsøknader aldri hadde vært noe problem tidligere. Så vi la i vei mot Islamabad. Der ble vi med på en rundreise i det pakistanske byråkratiet som vi fortsatt blir svimle av å tenke på. Vi ble møtt av mange vennlig mennesker, drakk enorme mengder te, men fikk det samme svaret overalt, som noe ulikt formulert lød omtrent slik: "Hadde bare vår ambassade i Oslo ringt oss med en gang, kunne dette vært ordnet for lengst."

På spørsmål om hvorfor vi ikke fikk reise til Gujrat-området, der langt de fleste norsk-pakistanerne stammer fra, fikk vi vage svar. Myndighetene sa at de ikke kunne garantere sikkerheten vår der. Som plaster på såret fikk vi imidlertid bo på den pakistanske regjeringens regning i et gjestehus i fjellbyen Murree, noen timers kjøring nord for Islamabad, og like langt unna hovedstaden som de stedene vi egentlig ønsket å besøke. Det har de siste årene vært flere angrep på utlendinger og kristne i Murree enn i Gujrat-området. Vi har ennå ikke fått noe troverdig svar på hvorfor vi ble forhindret fra å dra dit vi ville.

Heldigvis hadde vi allerede sikret oss bilder av hus og eiendommer eid av de største drosjesvindlerne fra dette området fra vår researcher. Vi gjorde også et markant funn i Islamabad. Turen var med andre ord ikke forgjeves.

**Luksus i Islamabad.** Samme dag som vi landet i Islamabad tok vi taxi til bydelen F-7 i Islamabad. Vi hadde sikker informasjon om at en av de største drosjejukserne eide et hus der. Vi lokaliserte huset, og kunne konstatere at begrepet ”stort hus” ikke var overdrevet, snarere tvert i mot. Vi sirklet litt rundt huset, som var sikret med høy mur og væpnede vakter. Vi ante ikke om drosjejukseren var der, og gikk derfor forsiktig frem. Vi gikk bort til vaktene og sa at vi syntes det var et flott hus. Til vår overraskelse ble vi invitert inn. Det viste seg at huset var leid ut til et selskap med eksklusive gjestehus som spesialitet. Gjestehuset har igjen avtale med den fasjonable hotellkjeden Marriott. Vel inne i huset snakket vi med personalet, og ble vist rundt i alle etasjer. Ingen reagerte på at vi tok bilder.

Vi ble også vist opp på takterrassen, med flott utsikt mot Margalla-høyden og den enorme Faisal-moskeen. Den største overraskelsen fikk vi imidlertid da vi hørte norske stemmer fra et bord på terrassen. Det viste seg å være en delegasjon fra Norge som arbeidet med et prosjekt for å bekjempe barnedødelighet i Pakistan. Initiativtager var statsminister Jens Stoltenberg.

Norske skattepenger ble med andre ord brukt til å betale losji i et gjestehus eid av en mann som hadde snytt den norske staten for millioner av skattekroner – og bekreftelsene satt rett foran oss.

**Beskyttelse av kilder.** Hvem er det som har tatt bildene av husene i Pakistan? Det spørsmålet har vi fått fra en rekke personer, senest den hovedtiltalte drosjejukseren Mohammad Aslam under en pause i Oslo tinghus. Det ble tidlig klart for oss at det er et spørsmål vi ikke bør besvare. Vi nøyer oss her med å si at vi har hatt en svært dyktig researcher i Pakistan.

Pakistan er et land der menneskeliv dessverre er lite verdt. Som den norske offentligheten fikk innblikk i da den norske frelsesoffiseren Bo Brekke ble drept i Lahore 27. september 2007, koster det svært lite å kjøpe et drap i Pakistan. Anbefalingen vi fikk fra mannen som var ambassadør i Islamabad da vi var der, Janis Bjørn Kanavin, var heller ikke til å misforstå: Beskytt kilden. Foruten researcheren gjaldt dette selvsagt også de andre ikke-offisielle kildene vi har kontakt med i Pakistan.

Frykten for represalier har også vært stor blant kilder i det norsk-pakistanske miljøet i Oslo. Disse har uten unntak snakket mot forsikring om anonymitet. Hvor reell denne frykten for represalier er, vet vi ikke. Men vi har begge skrevet om det kriminelle gjengmiljøet i Oslo, og har relativt god kunnskap om disse grupperingene. Volds- og trusselkulturen i disse gjengene er veldokumentert, og det finnes flere nære familieforbindelser mellom drosjemiljøet og gjengene. Vi kjenner også til flere drosjesjåførere og drosjeeiere som er domfelt for vold og/eller trusler i gjengrelaterte saker. Det er også et faktum at det er beslagnagte ulovlig håndvåpen i forbindelse med drosjesaken, og at det foreligger politianmeldelse om trusler.

Valget vi sto overfor var derfor enkelt, men problematisk. Få informasjon mot forsikring om kildevern, eller si nei takk. Vi har tatt imot, men vært svært kritiske til denne informasjonen. Der slik informasjon er benyttet, er innholdet sjekket med alle andre tilgjengelige kilder.

**Systematisk kartlegging.** Sommeren 2007 intensiverte vi arbeidet med navn som var særlig interessante. Vi hadde ligningsopplysninger på de fleste av disse, og begynte en systematisk

kartlegging av dem. Vi saumfarte Oslo tingrett etter dommer, Oslo byfogdembete etter arrestsaker begjært av kemneren,<sup>5</sup> Brønnøysundregistrene etter konkurser og tvangsavviklinger, løsreregisteret og eiendomsregisteret etter verdier og Samferdselsetaten etter informasjon om drosjevirkksomheten deres.

Det er kombinasjonen av en stor mengde skriftlige og muntlige kilder som har gitt oversikt og resultater. Sjekk av ligningen ligger i bunnen av arbeidet for hvilke personer vi plukket ut til videre undersøkelser.

**Oslo kommune.** Samferdselsetatens postlister ligger ute på nett i PDF-format, men det er bare inneværende og foregående måned som er tilgjengelig på etatens nettsider. Vi ønsket innsyn i alle dokumentene som var knyttet til aktuelle personer.

I juli 2007 knekket vi den koden. Etter å ha lest flere postlister grundig, gikk det opp for oss at navnene på alle dokumenter som er knyttet til en drosjeeier, er identisk med vedkommendes løyvenummer. Disse løyvenumrene er tilgjengelig på den nettbaserte tjenesten Transportløyve.no,<sup>6</sup> som har vært en fantastisk researchkilde for oss. I tillegg fant vi ut at saksnummeret fulgte person, slik at det bare var de siste sifrene – dokumentnummeret – som var ulikt fra dokument til dokument. Eksempel: 2005/01428-14, 2005/01428-15 osv.

Arbeidet med å skaffe dokumentene var likevel tidkrevende. Det måtte fylles ut et eget skjema for hvert enkelt dokument, noe som tok oss flere dager. Men det var verdt jobben. Her fikk vi tilgang til ”yrkeshistorien” til disse eierne. Vi fikk kopier av ansiennitetsbøker med navn på andre eiere de hadde kjørt for, informasjon om sykemeldinger, historikken bak bestyrerordninger, kopier av klager fra publikum og sladdede kopier av politianmeldelser. Disse dokumentene har gitt oss en totaloversikt over juksernes drosjevirkksomhet.

**Drosjekunder hjelper oss.** Vi har også hatt tilgang på skriftlig dokumentasjon som med all tydelighet viste at drosjekuset fortsetter. Drosjekvitteringene – primærkilder i ordets rette forstand – har vi også fått fra drosjekunder som har lest sakene våre.

Den omfattende kunnskapen vi hadde tilegnet oss fra ligningsprotokollene, Samferdselsetatens postlister og Transportløyve.no, var avgjørende for at vi kunne knytte disse kvitteringene til navngitte drosjekusere. I ett tilfelle hadde vi også kopi av kredittkjøringslister for en drosjeeier. Listene inneholder en detaljert beskrivelse av pengestrømmen i en drosje, blant annet hvor mye sjåføren har fått – eventuelt tatt – i tips. Denne skriftlige dokumentasjonen bekreftet at den aktuelle eieren hadde registrert en altfor stor andel av inntektene som tips uten at dette gikk inn i datasystemet som inntekt.

Nedenfor følger to eksempler på kvitteringer. Den første er fra en av drosjene til en jukser i den tidligere omtalte Aslam-gruppen. Kvitteringen er påført løyvenummer, slik at vi umiddelbart visste hvem som sto registrert som ansvarlig. Sjåføren har også benyttet seg av et vanlig juksetriks, nemlig å registrere en tur som bomtur. På den måten nullstiller han i praksis taksameteret. Informasjonen vil fortsatt være tilgjengelig, men det er svært vanskelig for drosjesentralen eller ligningsmyndighetene å bevise at turen var reell, ikke en bomtur. Da må de eventuelt kontakte kunden. I de eksemplene vi har hatt på trykk, har kundene bekreftet at de har betalt for turen. En av drosjekuskerne innrømmet også jukset overfor oss da vi

---

<sup>5</sup> Byfogden kan etter begjæring fryse verdier. Det er gjort i flere tilfeller i drosjesaken.

<sup>6</sup> <http://www.transportloyve.no/>

konfronterte ham med dokumentasjonen. At en sjåfør får 948 kroner i tips for en tur som totalt kostet 980 kroner, er rett og slett lite troverdig (se eksempel 2).

**Norgestaxi OSLO Kvittering**

FREDAG 27.04.2007  
KVITT. NR. 10112  
FØRER ID

LØYVE NR. A  
ORG. NR. Ø MVA

FRA  
TIL

**BOMTUR**  
**BET: 242.00**

START TID 22:35  
STOPP TID 22:52  
SPESIFIKASJON:  
BOMTUR  
TAKST KM

**SLIK HAR JUKSET SKJEDD**

Organisasjonsnummer er ikke påført. Moms blir ikke registrert på eierens firma.

Sjåføren har registrert kjøringen som «bomtur». Kunden betalte kontant, og pengene kan derfor puttes rett i lommen.

**Norgestaxi OSLO Kvittering**

MANDAG 29.01.2007  
KVITT. NR.  
FØRER ID

LØYVE NR.  
ORG. NR.

FRA  
TIL

**KREDITT**  
**BET: 980.00**

START TID 00:07  
STOPP TID 00:37  
ANTALL PASS. 1  
VISA KORT

SIGN:

SPESIFIKASJON:  
TAKST KM KR

START 32.00  
STOPP 0.00  
+ EKSTRA2 948.00

TOTALT 48.087 980.00

INKL. 8.0% MVA 2.37  
MVA GRUNNLAG: 29.63

NAC:  
Velkommen tilbake!

**Norgestaxi Ø8000**  
Støtter kampanjen: www.stoppmenneskehandel.no

**SLIK HAR JUKSET SKJEDD**

**KREDITT**  
Betaling: Totalpris for turen 980 kroner.

**START**  
32 kroner angir minstetakst og er den skattbare inntekten for turen.

**STOPP**  
Sjåføren stoppet taksameteret under hele turen. Det viser antall kilometer.

**+ EKSTRA2/TIPS**  
948 kroner er manuelt slått inn som tips, og går rett i lommen på sjåføren uten skatt og moms.

**TOTALT**  
Kilometer og totalpris.

**INKL. 8% MVA**  
 Dette er den ørlille momsen.

**MVA GRUNNLAG**  
Momsen er beregnet ut fra startprisen. Skulle vært beregnet av totalpris.

© Aftenposten

**Kilder i miljøet.** Einar Haakaas har jobbet med drosjestoff i over tre år for Innenriksredaksjonen. Fra 1996-2000 jobbet han en del med drosjenæringen i Aften. Det har medført at vi har svært mange kontakter i taximiljøet i Oslo. Dette miljøet er et farvann hvor kildekritikk er viktig. Folk prater, og de prater mye.

Vi har hatt flere tilfeller hvor vi er forsøkt ledet inn på feil spor. I enkelte tilfeller har det ligget personlige motiver bak med den hensikt å ramme navngitte personer eller renske seg selv. Flere saker er sjekket ut for aldri å bli omtalt i avisen.

Samtidig må det understrekes at dette er en yrkesgruppe som er særdeles godt informert, og en nyhet sprer seg med ildens hastighet via sjåførenes interne nett. Flere av eierne er også ressurspersoner, som vet veldig mye. Lang tids kontakt med nøkkelpersoner i dette miljøet har gitt mye nyttig informasjon. Regelen er at vi har kontaktet dem med spørsmål. Unntaksvis har kilder gitt oss ny informasjon etter oppslag. Noen kilder har stått frem med navn, men de fleste har bedt om anonymitet. Gjennom lang tids kontakt og arbeid med drosjestoff over lang tid har vi vært i stand til å vurdere disse kildenes troverdighet.

Et par personer innenfor denne gruppen må også karakteriseres som en slags varslere innenfor den delen av sakskomplekset de har hatt kunnskaper om.

Sammen med annen sikker dokumentasjon har disse muntlige kildene bidratt vesentlig til å fylle ut bildet. Grunnleggende viktig er kildene i det norskpakistaniske miljøet både i og utenfor drosjemiljøet.



**Ingen "Deep throat".** Vi har ikke hatt noen enkeltstående kilder som fôret oss med informasjon. Etter hvert som arbeidet utviklet seg, fikk vi etter undersøkelser kontakt med nøkkelpersoner som satt på viktige opplysninger. Sakskomplekset berører ikke bare flere offentlige etater. Private selskaper som banker, finansieringsselskaper, forsikringsselskaper, drosjeselskaper og andre er også berørt.

Sentralt plasserte personer i offentlige etater og private selskaper sitter med mye delinformasjon hver for seg som har vært nyttig for oss. Kontaktene har vært basert på gjensidig tillit bygget opp over lang tid.

Vårt fortrinn med et stort kontaktnett i dette sjiktet har vært at vi med slik delinformasjon sammen med annen informasjon har kunnet fylle ut totalbildet. Noen ganger har vi også fått sikre bekreftelser fra slike kilder.

**Mohammed Aslam - slik gikk vi fram.** Mohammed Aslam har etter våre avsløringer fremstått som den desidert største drosjesvindleren med over 100 millioner kroner i svart kjøring. Vi kan bruke ham som eksempel. Stort sett dekker hans tilfelle de fleste typer skriftlige kilder vi har brukt også i de andre sakene, i tillegg til anonyme og åpne muntlige kilder i Norge og Pakistan. Her er de kildene i tillegg til de muntlige vi har brukt for å sette sammen puslespillet:

- Ligningsprotokollene
- Liste over bestyrerordninger hos Samferdselsetaten
- Arrestsaker i form av kjennelser hos byfogden
- Tiltalebeslutning mot Aslam
- Nettstedet [www.transportloyve.no](http://www.transportloyve.no)
- Løsreregisteret
- Eiendomsoverdragelser i Norge
- Flere konkursinnberetninger på andre i gruppen som har gått konkurs
- Korrespondanse mellom bostyrer i kollegas konkursbo og Samferdselsetaten fra postlister
- Politianmeldelse for forfalskning av ID
- Kopi av salgsmelding for bil
- Kopi av vognkort
- Brev fra Samferdselsetaten til Aslam fra postlister
- Foto av bil, hus i Pakistan, hus i Norge, postkasse (m. flere navn), postboks, kontorlokaler på Ensjø, foto av Aslam selv
- Saksmappene fra medlemmer av samme gruppe hos Samferdselsetaten i Oslo

Saksmappen til Mohammed Aslam hos Samferdselsetaten i Oslo inneholder blant annet dette:

- Historisk korrespondanse
- Kopi av sertifikat og kjøreseddel
- Løyvedokumenter
- Klagebrev fra publikum
- Bestyrerkontrakter
- Egenmelding knyttet til sykemelding
- Bankgarantier
- Vitnemål fra løyvekurs
- Ansiennitetsbok for drosjekjøring med påføring av perioder for sykepenger



## 4. Avsløringer

Ved å røye ut navn på drosjeeiere knyttet til Amundsen-saken, kunne Aftenposten gå videre med nye avsløringer i kjølvannet av skattesaken. Fokuset kom raskt på Pakistan etter at Oslo ligningskontor ved en opptelling slår fast at tre av fire drosjejuksere har bakgrunn fra Pakistan.<sup>7</sup>

**Penger til Pakistan.** Dette har vi beskrevet i flere artikler. En side er de offisielle tallene på 350 millioner i året. I 2006 økte overføringene av kontantbeløp med 60 prosent. Den andre siden er smuglingen av større summer.

- Vi har naglet store beløp til enkeltpersoner involvert i drosjesvindelen både i form av store summer utført lovlig, og smugling av kontantbeløp.
- I to tilfeller er pengene beslaglagt etter kjennelser hos Oslo bygfogdembete etter begjæring fra kemneren. En av dem er den tiltalte drosjeeieren Mohammed Aslam, som får en ny tiltale mot seg etter at dom i den første saken faller 24. januar.
- Manglende samarbeid mellom norske og pakistanske myndigheter er avdekket.<sup>8</sup> Dette medfører at norske myndigheter har få verktøy for å inndrive svarte drosjemillioner i Pakistan.<sup>9</sup>
- En 43 år gammel norskpakistansk drosjeeier tappet drosjedriften for flere millioner og stakk fra landet, og siden har ingen sett ham i Norge.<sup>10</sup>

**Eiendommer i Pakistan.** Vi har dokumentert at noen av de største drosjesvindlerne i Oslo har investert i svære eiendommer i Pakistan mens jukset har pågått for fullt. Dette har vi avslørt i 2007:

- En 43 år gammel drosjeeier som skal ha kjørt svart for nærmere 20 millioner kroner knyttes direkte til et fasjonabelt gjestehus i Islamabad. Huset brukes blant annet av norsk UD.<sup>11</sup>
- I landsbyen Mehmud Chak kan et digert palass knyttes til to norskpakistanske brødre. Den ene av dem har vært involvert i drosjesaken.<sup>12</sup>
- En konkurs drosjeeier med flere millioner i skattegjeld bor i sosialbolig i Oslo mens han har et millionhus i et av Lahores beste strøk.<sup>13</sup>
- To av de tiltalte drosjeeierne i den første rettssaken har svære eiendommer i Pakistan.<sup>14</sup> En av dem, Mohammed Aslam, er mistenkt for svart kjøring for over 100 millioner kroner. Han har i tillegg kjøpt en forretningsgård og en tomt hvor han ifølge våre kilder planlegger å bygge hotell.<sup>15</sup>
- En 45 år gammel norskpakistansk drosjeeier eier flere eiendommer i Punjab. Han skylder 7,3 millioner i skatt etter svart kjøring.<sup>16</sup>

---

<sup>7</sup> Se artikkel: ”- Jukset er helt uforståelig – Tre av fire drosjejuksere har bakgrunn fra Pakistan” (13. februar 2007)

<sup>8</sup> Se artikkel: ”Krever politiaftale med Pakistan” (25. november 2006)

<sup>9</sup> Se artikkel: ”Nødvendig med tettere politibånd” (27. februar 2007)

<sup>10</sup> Se artikkel: ”Tok ut millioner og stakk fra landet” (12. august)

<sup>11</sup> Se artikkel: ”Drosjeeier kan få millionkrav – Eier praktvilla i Pakistan” (15. februar 2007)

<sup>12</sup> Se artikkel: ”Bygger store luksushus i Pakistan” (14. februar 2007)

<sup>13</sup> Se artikkel: ”Konk her – kakse der” (17. februar 2007)

<sup>14</sup> Se artikkel: ”Tiltalte drosjeeiere har giganteiendom” (4. juli 2007)

<sup>15</sup> Se artikkel: ”Kjørte svart for minst 100. mill.” (1. desember 2007)

<sup>16</sup> Se artikkel: ”Stopper pengestrøm fra Norge” (11. august 2007)

- En 39 år gammel drosjeeier er konkurs etter skattesvindelen og lever på trygd i Norge. Han driver busselskap og bensinstasjon i Pakistan.<sup>17</sup>

**Taksameterjuks.** 14. august 2005 hadde vi vår første selvstendige avsløring om fortsatt juks i bransjen.<sup>18</sup> Dette gjaldt turer til fastpris fra Gardermoen. Ved noen enkle grep kunne sjåførene taste inn summen for fastpris på skjermen. Vel framme kunne de putte 530 kroner rett i lomma skattefritt som tips. Jukset kunne bli avslørt av kvitteringen, men dette ble som regel utført med utlendinger i baksetet. Disse kunne jo som regel ikke lese norsk, og hvem sjekker vel drosjekvitteringen så nøye bare sluttsummen er i tråd med avtalt fastpris. Det ble oss fortalt at enkelte sjåfører tok fire slike turer pr. dag før de var fornøyd. Vår avsløring førte den gang til at Oslo Taxi innrømmet svakheten i systemet, og foretok siden endringer i programvaren slik at det ble satt et tak for tips.<sup>19</sup> Vi hadde fått tips om at metodene var flere og kreative, og jaktet videre på konkrete eksempler. Dette har vi avslørt i 2007:

- Ved hjelp 95 taxikvitteringer funnet ved en søppelkasse fant vi ut at en drosjeeier hadde dratt inn tips for minst 12.000 kroner over to måneder. Undersøkelse av kvitteringen samt utskrifter av kredittkjøring viste det systematiske jukset.<sup>20</sup>
- Samtidig påviste en ekspert på taksametre flere juksetmetoder. Han varslet om jukset i egen yrkesgruppe.
- Ved hjelp av en ny drosjekvittering knyttet vi taksameterjukset til en gruppe drosjeeiere knyttet til Mohammed Aslam – også kalt "Lille-Røkke".<sup>21</sup>
- Drosjeeiere som disponerer en kopi av et såkalt servicekort kan manipulere taksameteret slik de selv ønsker og kan faktisk jukse akkurat som de vil.

**Forsikringssvindelen.** Trygde- og sosialhjelpssvindelen knyttet til den store drosjesvindelen ble avslørt av myndighetene. Vi fant ut at en drosjeeier hadde forsøkt å svindle til seg forsikringspenger.

- En 33 år gammel drosjeeier - samme mann som vi har dokumentert har luksusbolig i Lahore – forsøkte å lure til seg fire millioner kroner fra to ulike forsikringsselskaper.<sup>22</sup>
- Vi påviser tette skott mellom forsikringsbransjen og NAV som gjør det mulig å jukse med uføreforsikring selv om du er tatt for trygdejuks.

**Aslam-gruppen.** Her starter arbeid ved å kartlegge gruppen som disponerte 58 drosjeløyver høsten 2006. Publisering av artiklene har fortsatt frem til Aslam ble fratatt sine løyver i november 2007, og rettssaken som fulgte.

- Jukserne kjører videre, slår vi fast høsten 2006 med henvisning til denne Aslam-gruppen.<sup>23</sup>
- Aslam har forsøkt å smugle penger til Pakistan våren 2007.
- Aslam har ført ut en million kroner til Pakistan lovlig i løpet av et år.
- Kvittering fra gruppen avslører juks med taksameter i 2007.
- Nye juksetmetoder. Noen er enklere og mer brutale enn tidligere. En av disse er å trekke skatt av sjåførene mens pengene puttes i egen lomme.<sup>24</sup>

<sup>17</sup> Se artikkel: "Driver stort i Pakistan – fallitt i Norge" (16. september 2007)

<sup>18</sup> Se artikkel: "Priskaos på taxi fra Gardermoen" (14. august 2005)

<sup>19</sup> Se artikkel: "Full stopp for drosjejuks" (30. september 2005)

<sup>20</sup> Se artikkel: "Fant juksekvitteringer i søppelet" (12. juli 2007)

<sup>21</sup> Se artikkel: "Trakk skatt, tok pengene selv" (21. august 2007)

<sup>22</sup> Se artikkel: "Forsikringsjuks i drosjemiljøet" (24. september 2007)

<sup>23</sup> Se artikkel: "Jukserne kjører videre" (22. oktober 2006)

<sup>24</sup> Se artikkel: "Drosjekukserne lar seg ikke stoppe" (21. oktober 2007)

- Det trikses med løyver innad i gruppen.
- Utstrakt ulovlig leie av løyver.
- Underskriften til en død løyvehaver forfalskes for at man skal kunne kjøre videre på løyvet.<sup>25</sup>
- Fire løyvehavere har samme adresse som Aslam – tre av dem er ikke i Norge.

**Taxitopper jukset.** Blant juksende tillitsvalgte i Oslo Taxi er det både norskpakistanere og minst én etnisk nordmann.

- Ved sjekk av ligning og dom for trygdejuks kan vi knytte en tidligere topptillitsvalgt i Oslo Taxi til saken.<sup>26</sup>
- To styremedlemmer i Oslo Taxi har vært klienter hos den dømte regnskapsføreren Henry Amundsen. Vi knytter dem til skattesaken.<sup>27</sup>

**Manglende kontroll.** Vi har avdekket manglende myndighetskontroll på en rekke områder.

- Ansvar for drosjevirkosomhet er fordelt på flere departementer.
- Forslag til tiltak for å motvirke juks har blitt liggende i skuffen i årevis.
- Praktisering av lover og regler er mangelfull (se nedenfor om sidespor)
- Norge følger ikke opp tilråding fra EU om kontroll med taksametre.<sup>28</sup>
- Personlige løyver og organisering i personlig selskap vanskeliggjør kontroll.

**Rettsak.** Med god oversikt over personer og forhold kunne vi også bringe to større egne avsløringer da den første drosjesaken gikk for retten i desember 2007.

- En 44 år gammel tiltalt opplyste i retten at han hadde 19 drosjer. Vi visste at han var registrert med 12, og kunne slå fast at han drev med ulovlig leie av løyver.<sup>29</sup>
- Mohammed Aslam skyldte på en utflyttet somalier i retten. Han var konkurs og bostyreren hadde vært i kontakt med ham. I bostyrerens korrespondanse med Samferdselsetaten som vi skaffet oss kommer det frem at Aslam kan ha brukt mannens identitet. Mannen har ikke vært i Norge på flere år, men via hans konto er det sendt én million norske kroner til Aslams far.<sup>30</sup>

**Gjengtrusler.** Politiet mener drosjesjåfører kan knyttes til gjengmiljøet i Oslo.

- Vi avdekker at en av de store drosjesvindlerne skal ha truet en sjåfør med represalier fra kriminelle gjenger hvis hun plapret.<sup>31</sup>

**Sidespor.** Også i to av sidesporene i denne saken har vi hatt gjennombrudd med egne avsløringer. Dette omfatter også myndighetskontroll.

- Wilhelm Clausen fikk 20 løyver og egen taxisentral til tross for at han var dømt for økonomisk kriminalitet. Tildelingen var helt klart et brudd på lover og forskrifter. Dette fant vi ut etter at vi gravde i mannens fortid.<sup>32</sup>

<sup>25</sup> Se artikkel: "Barna rammet av drosjejuks" (2. desember 2007)

<sup>26</sup> Se artikkel: "Taxitopp dømt for trygdejuks" (21. oktober 2006)

<sup>27</sup> Se artikkel: "Taxitopper knyttet til juks" (17. januar 2007)

<sup>28</sup> Se artikkel: "Krever taxisjekk" (13. juli 2007)

<sup>29</sup> Se artikkel: "Kan miste alle løyver før dom" (10. desember 2007)

<sup>30</sup> Se artikkel: "Syndebukk, men bodde ikke i Norge" (17. desember 2007)

<sup>31</sup> Se artikkel: "Taxijukser anmeldt for gjengtrusler" (18. september 2007)

<sup>32</sup> Se artikkel: "Dømt fikk løyver" (28. oktober 2005)

- Clausens kone fikk drosjeløyve stikk i strid med reglene uten at hun hadde verken sertifikat eller kjøreseddel. Vi sjekket tidspunkt for løyvetildeling opp mot dato for kjøreseddel og norsk sertifikat.<sup>33</sup>
- I fjor vår ble det satt i gang granskning av Samferdselsetaten i Oslo etter varsling om korrupsjon. Mistankene var rettet mot en navngitt leder. Vi gravde i mannens fortid, og fant ut at han var dømt for forfalskning av fakturaer knyttet til en større økokrim-sak i Kongsberg-området på 1980-tallet. Hovedmannen i denne saken ble tildelt selskapsløyve av denne lederen og dette ble fornyet fram til 2004. Poenget var at man kunne kjøpe bil uten å betale avgifter, og slik skaffe seg luksusbiler til redusert pris.<sup>34</sup>

## 5. Konsekvenser

**Ny drosjekontroll.** Høsten 2006 begynner skattegranskerne ved Oslo ligningskontor å se slutten på det store kontrollprosjektet mot Henry Amundsens klienter. Til tross for at saken har fått stor medieoppmerksomhet, mistenker granskerne at det fortsatt er omfattende svart kjøring i drosjenæringen i Oslo. Mistanken stammer blant annet fra våre artikler der vi har dokumentert at det fortsatt jukes. Etter at vi publiserer våre avsløringer fra Pakistan i februar, begynner skattegranskerne å sile drosjeeiere til den nye kontrollen. Selv om vi ikke identifiserer drosjeeierne vi skriver om ved navn, forstår Oslo ligningskontor hvem det er snakk om. Flere av eierne som blir plukket ut til denne kontrollen er identiske med dem vi har skrevet om, blant annet Mohammed Aslam.

**Politisamarbeid.** Høsten 2006 forteller vi at manglende samarbeid mellom pakistansk og norsk politi bidrar til at Pakistan nærmest er et fristed for kriminelle norsk-pakistanere. Dette var en periode da man faktisk vurderte om det var riktig å ha en representant for politiet tilstede i landet. Norske myndigheter har gjort lite. Nå må de gjør noe. Etter vår artikkelserie fra Pakistan i februar skyter arbeidet fart for alvor. Tidligere Kripos-sjef Arne Huuse blir hentet inn som leder for en topptung gruppe som skal utrede muligheter for samarbeid. Inndragning av verdier i Pakistan blir et sentralt tema i arbeidet. Gruppen var i Pakistan høsten 2007, der det ble opprettet flere kontakter. Den nordiske politisambandsmannen i Islamabad, Tor Moe, er primus motor i gruppen. I skrivende stund legger arbeidsgruppen siste hånd på en rapport med konkrete forslag til tiltak.<sup>35</sup>

**Åpner skott.** Vi har i en rekke artikler vist at dårlig kommunikasjon mellom offentlige etater er en viktig årsak til at jukserne har kunnet fortsette å skuffe inn svarte millioner. Taushetsplikt og personvern er viktige stikkord. Ligningsmyndighetene kan ikke varsle løyvemyndigheten om skattejuks. Samferdselsetaten i Oslo har derfor ikke hatt grunnlag for å frata jukserne drosjeløyvene. Det mest groteske eksempelet er Mohammed Aslam. Vi har avslørt at han har fortsatt jukset i stor stil med sin drosjegruppe. Ligningsmyndighetene kommer til samme konklusjon. De har funnet ut at han har omsatt for mange titalls millioner etter at han ble tatt for skattejuks første gang. Regjeringen blir svar skyldig, og setter etter våre avsløringer ned en samarbeidsgruppe fra flere departementer for å utrede lovendringer.

<sup>33</sup> Se artikkel: "Hadde ikke lappen – fikk drosjeløyve" (21. desember 2007)

<sup>34</sup> Se artikkel: "Ga løyve til meddømt" (27. august 2007)

<sup>35</sup> Flere andre saker som Kjetil Sæter har fulgt tett for Aftenposten har også vært sentrale i forbindelse med krav om bedre politisamarbeid. Deriblant Rahila-saken, Aker Brygge-skytingen, Rehman-saken og hvitvaskingsaken mot Rasool-familien.

**Regelendringer.** Arbeidet med nye regler og eventuelle lovendringer er i gang. Her er noen av forslagene som diskuteres i gruppen nedsatt fra fem departementer:

- Speilvende prinsippet om taushetsplikt offentlige etater imellom til å bli en informasjonsplikt
- Pålegge ligningsvesen og NAV å melde fra om alvorlige svindelsaker til løyvemyndigheten i fylket
- Presisere dagens regler tydelig i form av rundskriv
- Ny standard for krav til taksametre og kontroll av dem
- Systematisere kontrollarbeidet overfor denne næringen
- Gi drosjesentralene en mer aktiv rolle i kontrollen
- Opprette et sentralt arkiv for kjøreseddel, noe som ikke finnes i dag
- Stramme kravene til drosjeløyver

**Fra ENK til AS.** Så langt har drosjeløyver vært gitt til personer med enkeltpersonforetak. Dette gir begrenset innsyn. I Hordaland har de gjort forsøk med å gi løyver til AS, noe som så langt har gitt positive erfaringer. De er forsøkt holdt ute av konkurrenter. Etter at vi skrev om saken, har de fått etablere seg i flere fylker. Oslo vurderer nå å innføre en tilsvarende modell, og byrådsleder Erling Lae har gitt klare signaler om at han ønsker dette.

**Omorganisering.** Løyvemyndigheten i Oslo har blitt flyttet fra Samferdselsetaten til Næringssetaten. En årsak er at PriceWaterhouseCoopers har slaktet saksbehandlingen i Samferdselsetaten etter granskning. En annen grunn er klare politiske signaler om at Oslo ønsker å behandle drosjeløyver på linje med skjenkeløyver. Ved brudd på regler skal det være lett å miste løyvet. Lae har signalisert at han ønsker en lovendring som sidestiller forvaltningen på de to områdene.

**Kontantomsetning.** All informasjon om kjøring på kreditt har lenge gått direkte inn til drosjesentralene. Etter gjentatte avsløringer om juks med kontantomsetningen, har Oslo Taxi innført et system hvor også kontantkjøringen registreres på sentralen.

**Krav til styret.** Da Aftenposten gjentatt ganger skrev om at også medlemmer av styret i Oslo Taxi var innblandet i skattejuks ble det innført et krav til styremedlemmer. De måtte skrive under på at de ikke var innblandet i skattesaken. Etter hvert førte avsløringer til at to personer trakk seg som styremedlemmer.

**Bestyrerordning.** Etter lang tids misbruk av såkalte bestyrerløyver, gjennomførte Samferdselsetaten en innstramning av disse reglene. De har også strammet inn krav til det å ha løyve. En forutsetning er at drosjevirkosomheten er hovedverv for søkerne.

**Rettsbehandlingen.** Da Aftenposten begynte å skrive om skattesaken, trygdejuks og urettmessig sosialhjelp i 2005, var det fortsatt usikkert om regnskapssjef Henry Amundsen ville bli tiltalt. Om vår rolle ikke var avgjørende for at tiltale ble tatt ut, bidro vi i hvert fall til å sette fokus på saken med vår dekning av ligningskontorets avsløringer. Dette og våre egne avsløringer la igjen press på politiet for å reise tiltaler mot drosjeeierne etter anmeldelser fra ligningskontoret.

Våre egne avsløringer hadde avgjort betydning for den første rettssaken desember 2007. Blant annet ble det lagt frem bilder av hus i Pakistan hentet fra Aftenposten i retten. Underveis brakte vi to avsløringer som ble brukt i rettssaken.<sup>36</sup>

Sommeren 2007 ble det reist tvil om politiet hadde kapasitet til å ta alle de over 300 sakene mot drosjeeiere i kjølvannet av Amundsen-saken. Etter at dette kom frem, instruerte Justisminister Knut Storberget politiet til å ta disse sakene. Dette var etter at vi hadde dokumentert pengestrøm til Pakistan og eiendommer der i tillegg til fortsatt juks. Vi vet at det forberedes ny sak mot Mohammed Aslam med utvidet tiltale etter nye avsløringer.

## 6. Artikler i Aftenposten

Denne oversikten er relativt komplett for 2007. Noen nettartikler som er gjengitt i bearbeidet form i papiravisen dagen etter, er utelatt. For årene 2005 og 2006 har vi bare tatt med sentrale avsløringer som er resultat av egne undersøkelser. Vi har med andre ord utelatt artikler fra den løpende nyhetsdekningen for disse årene.

**14. august 2005:** Priskaos på taxi fra Gardermoen. Juks med fastpris.

**30. september 2005:** Oslo Taxi legger inn begrensninger i datasystemet for å stoppe juks med fastpris.

**24. september 2006:** Forsikringsjuks i drosjemiljøet. Svindel for flere hundre millioner?

**29. september 2006:** Hadde millionlønn - fikk sosialhjelp. Taxijukset i Oslo fortsetter etter storkontrollen.

**15. oktober 2006:** Ønsker grep mot taksameter-juks. Oslo Taxi-sjef: Kreativiteten kjenner ingen grenser.

**21. oktober 2006:** Taxitopp dømt for trygdejuks. Hadde betalte tillitsverv - fikk trygd.

**22. oktober 2006:** Drosjeeiere innblandet i den store svindelsaken får kjøre videre som før. Én av dem fikk mer enn tre millioner kroner i restskatt etter drosjekukset.

**5. november 2006:** Fritt frem for pengesmugling. Får minibøter og beholder pengene.

**25. november 2006:** Krever politiavtale med Pakistan. Politiet vil hindre at Pakistan blir et fristed for kriminelle norskpakistanere.

**26. november 2006:** Vil ha internasjonale statsadvokater. Skal håndtere norske statsborgere som er innblandet i alvorlig kriminalitet i utlandet.

**7. desember 2006:** Gransker pengestrøm til Pakistan. Flere titalls svarte millioner smugles ut i kontanter.

---

<sup>36</sup> Se eget punkt i kapittelet om avsløringer.

- 17. januar 2007:** Taxitopper knyttet til juks. Styremedlemmer i Oslo Taxi innblandet.
- 13. februar 2007:** Tre av fire drosjejuksere har bakgrunn fra Pakistan. Tallene overrasker ligningskontoret. Kollegaer i drosjenæringen frykter at bransjen ødelegges innenfra.
- 14. februar 2007:** Bygger store luksushus i Pakistan. Registrerte pengeoverføringer økte med 60 prosent. Landsbyen Mehmud Chak kalles «taxiparadiset».
- 15. februar 2007:** UD bruker taxipalass i Islamabad. Drosjeeier kan få millionkrav. Eier praktvilla i Pakistan
- 15. februar 2007:** Taxijuks over etniske grenser (leder, Aftenposten Aften).
- 17. februar 2007:** Konk her - kakse der. Kommunal bolig i Oslo. Millionbolig i Pakistan
- 27. februar 2007:** Pengesmugling. Nødvendig med tettere politibånd. Ny avtale mellom Norge og Pakistan.
- 27. februar 2007:** Visumnekt med sukker på. Aftenposten ble nektet tilgang til områder utenfor Pakistans hovedstad da vi skulle skrive om pengesmugling og drosjejuks. (Kommentar)
- 1. mars 2007:** Krever respekt for norske verdier. «Izzat»-regissør Ulrik Imtiaz Rolfsen tar oppgjør med norsk-pakistansk «ukultur».
- 24. april 2007:** Vil ha masserettssak mot drosjejuksere (Aftenposten.no).
- 26. april 2007:** Skyldig i skattejuks på 90 millioner. Høyesterett har forkastet Henry Amundsens (57) anke i drosjesaken. (Aftenposten.no.)
- 3. juli 2007:** Statsadvokaten har tatt ut tiltale mot fem av 330 drosjeeiere (Aftenposten.no).
- 4. juli 2007:** Tiltalte drosjeeiere har giganteiendom i Pakistan. 33-årig norskpakistaner tatt for større pengesmugling.
- 5. juli 2007:** Har snytt staten for over 100 millioner. Mens de kjørte drosje svart mottok over 600 drosjeeiere og sjåførere over 100 millioner kroner i trygd. (Aftenposten.no.)
- 6. juli 2007:** Drosjejuksere kan gå fri. Politiets kapasitet sprengt. Finansetterforskerne vil ha eget «taxiprosjekt».
- 7. juli 2007:** Velferds-Norge ble støvsugd. 286 taxijuksere fikk bostøtte fra Husbanken. Har tappet alle velferdsordninger
- 8. juli 2007:** - Ta beslag i løyver! Justisminister Knut Storberget lover jernhansker mot drosjejuksere.
- 10. juli 2007:** Ønsker meldeplikt om taxifusk. Drosjejuksere beholder løyvet til det faller en dom. Nå kommer kravet om lovendring.



**12. juli 2007:** Drosjeregning: 980 kroner - tips utgjorde 948 kroner. Aftenposten sitter på 95 kvitteringer som viser at svindelen fortsetter med nye metoder.

**13. juli 2007:** Krever taxisjekk. Norge har gitt blaffen i EU-regler. Næringen forlanger kontroll. Nå kommer politikerne etter.

**14. juli 2007:** Vi har akseptert umoral (debattinnlegg).

**14. juli 2007:** Taxi-texas! (Leder)

**31. juli 2007:** 40 000 årslønner hjem. Norsk-pakistanere sender lovlig hjem 350 millioner kroner i år. Samtidig fortsetter pengesmuglingen.

**11. august 2007:** Stopper pengestrøm fra Norge. Drosjeeier skylder 7,3 mill. i skatt. Eier luksuseiendommer i Pakistan. Nå har kemneren tatt arrest i alt han eier i Norge.

**12. august 2007:** Drosjeeier sendte millioner til Pakistan og stakk fra Norge. Etterlater seg konkurskaos.

**13. august 2007:** Hver tredje drosje Oslo-politiet kontrollerer har rot med løyve- og kjøredokumenter. 50 eiere og sjåfører bøtelagt. Drosjekukserne er gjengangere.

**21. august 2007:** Drosjekukseren trakk ansatte i skatt, men unnlot å betale det videre til kemneren. På samme tid utførte han godt over en million kroner til Pakistan. Fortsetter jukset med taksametre.

**22. august 2007:** Oslo-politiet har fått rettens medhold i å kjøre masserettssak mot drosjekuksere (Aftenposten.no).

**30. august 2007:** Tidligere regnskapsfører Henry Amundsen unnlot å oppgi 10,6 mill. til skattemyndighetene. Amundsen er dømt for å ha hjulpet flere hundre drosjeeiere med å snyte minst 90 millioner kroner på skatten.

**7. september 2007:** Åtte år for skattejuks. Knusende dom for regnskapsfører Henry Amundsen i Borgarting lagmannsrett.

**12. september 2007:** Kjørte svarte mens de gikk på trygd. 350 drosjekuksere må betale tilbake 57 millioner til staten. (Aftenposten.no.)

**16. september 2007:** Driver stort i Pakistan - fallitt i Norge. Drosjeeier (39) har etterlatt seg et konkursbo med millionkrav i Norge. I Pakistan kan han blant annet knyttes til et busselskap og en bensinstasjon.

**18. september 2007:** Taxijuks anmeldt for gjengtrusler. Politirazzia mot Oslo-drosjer i går. Luksusbiler brukes til hvitvasking.

**19. september 2007:** Politileder vil avskaffe løyvene. Vil åpne for store drosjeselskaper. Får støtte fra bransjehold.

**22. september 2007:** A/S-revolusjon i Bergen. Drosjeeier startet aksjeselskap - motarbeides av Norges Taxiforbund.

**23. september 2007:** Se opp for taxi-juks. Systematisk juks fortsetter som før.

**23. september 2007:** Taxi, svindel og vold (leder).

**26. september 2007:** Nå skal drosjene sjekkes bedre. Norge innfører trolig taksameterkontroll.

**2. oktober 2007:** Vil ta taxipengene. Norsk-pakistansk allianse mot drosjejuksene.

**3. oktober 2007:** Krever strakstiltak. Opposisjonen savner initiativ fra Regjeringen mot drosjejuks.

**7. oktober 2007:** Drosjekjø i retten. Klart for tidenes økokrimsak. Politiet regner med mange tilståelser.

**21. oktober 2007:** Drosjegjeng tyner jukset til siste mynt. Går konk og stikker til utlandet. Myndighetene har sagt drosjesvindelen skal stoppes, jukse-makerne fortsetter som før.

**23. oktober 2007:** Drosjeeiere i Oslo fortsetter svindelen med full gass. Ni drosjeeiere kjørte svart for 47 millioner.

**24. oktober 2007:** Kjørte svart og mottok trygd. Drosjesjåfør hevder hun ble truet av drosjeeieren til å kjøre svart mens hun gikk på trygd.

**25. oktober 2007:** Ville overta død manns løyve. Benyttet falsk underskrift. «Lille-Røkke» må parkere drosjene.

**26. oktober 2007:** Erling Lae lei. Får ikke stoppet drosjesvindler.

**26. oktober 2007:** Drosjejuksere organiserer seg. Frykter de vil miste drosjeløyvene.

**29. oktober 2007:** Fortsatt drosjejuks (leder, Aftenposten Aften).

**3. november 2007:** Tilsto drosjejuks - fikk strafferabatt. Drosjeeieren kjørte svart, nå har han fått 60 dagers betinget fengsel.

**15. november 2007:** Taxijuksere ber om nåde. Blir ikke bønnhørt av myndighetene

**1. desember 2007:** Kjørte svart for minst 100 mill. Mohammed Aslam (33) er Oslos største drosjesvindler. Planer om hotell i Pakistan.

**2. desember 2007:** Barna rammet av drosjejuks. Først skal taxisvindleren ha forfalsket en død manns underskrift for å få drosjeløyvet hans. Så skal han ha forfalsket enkens underskrift for å selge bilen hans.

**2. desember 2007:** Flere grove avsløringer. Ferske tall viser at 15 drosjeeiere i Oslo kjørte svart for 133 millioner fra 2003-2005.

**3. desember 2007:** Tiltalte kjører ennå. Straffesaken begynner i dag. Løyvesjefen fant jukser-taxi.

**4. desember 2007:** Vil erklære delvis skyld. Hovedtiltalte Aslam vil følge medtiltalte.

**4. desember 2007:** Drosjeløyver må inndras (leder, Aftenposten Aften).

**5. desember 2007:** Kjørte svart mens de gikk på trygd. 440 drosjejuksere må betale tilbake 80 millioner til staten. (Aftenposten.no.)

**6. desember 2007:** Legger skylden på regnskapsfører Henry Amundsen. Drosjeeier ukjent med 4 millioner i inntektskutt.

**7. desember 2007:** To drosjeeiere tilsto juks. Betalte kontant for falske skiftlapper.

**10. desember 2007:** Kan miste alle løyver før dom. 44-åringen oppga selv i retten at han hadde 19 drosjer nå. Bare 12 av disse drosjene har løyver knyttet til ham.

**11. desember 2007:** Aslam skylder på to somaliere. Skal ha leid ut drosjeløyver ulovlig. Somalierne er konkurs og har forduftet fra Norge.

**12. desember 2007:** Millionsvindel avslørt i søppelsekker. Drosjeflåten til Mohammed Aslam kjørte inn over 75 millioner kroner på fire år.

**17. desember 2007:** Syndebukk, men bodde ikke i Norge. Aslam skyldte på somalier i retten Somalier i England benekter juks.

**19. desember 2007:** Trolig ny drosjetiltale for Aslam. Aktor la ned en streng påstand mot Mohammed Aslam i Oslo tingrett.

### **Sidesak: Korrupsjonsjakt i Samferdselsetaten:**

**28. oktober 2005:** Dømt fikk løyver. Samferdselsetaten ga grønt lys for 20 drosjer tross rulleblad.

**30. oktober 2005:** Kritiserer Citytaxi. Konkurrentene stiller seg uforstående til at Citytaxi fikk etablere seg.

**14. juli 2007:** Jakt på taxijuks i Oslo. Korrupsjonsjegere skal sjekke kommunen. Gransker påstander om snusk og samrøre knyttet til drosjeløyver og oppretting av drosjesentraler.

**27. august 2007:** Ga løyve til meddømt. Korrupsjonsjegere gransker ansatt i Samferdselsetaten.

**28. august 2007:** Dømt leder i Samferdselsetaten kan bli fratatt arbeidsoppgaver fordi han granskes av korrupsjonsjegere.

**19. desember 2007:** Full omorganisering etter korrupsjonsjakt. Næringsetaten overtar ansvaret for drosjeløyvene i Oslo fra 1. januar. (Aftenposten.no.)

**20. desember 2007:** Granskere knuser drosjeetat. Uforsvarlig forvaltnings-kultur, brudd på Oslo kommunes etiske regler, brudd på innkjøpsreglene og uheldige personlige relasjoner.

**21. desember 2007:** Hadde ikke lappen - fikk drosjeløyve. Russisk kvinne gikk forbi alle i køen hos Samferdselsetaten – stikk i strid med reglene.

## **7. Vedlegg**

**Artikler fra Aftenposten og Aftenposten.no i PDF-kopi.**

**Metoderapport og artikler digitalt på CD-R.**